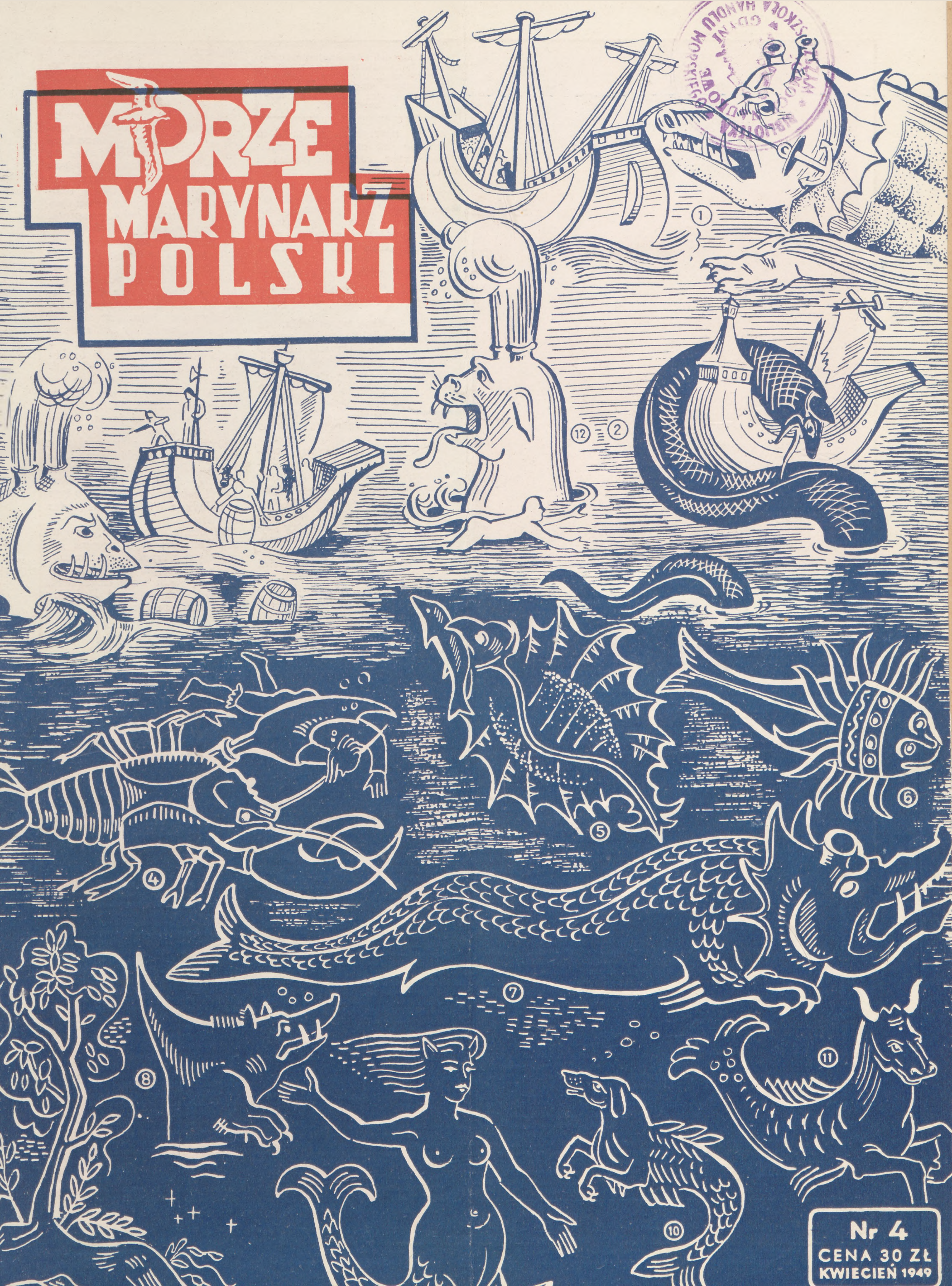
MORZE
MARYNARZ POLSKI



Nr 4
CENA 30 ZŁ
KWIECIEŃ 1949



Na stoczni gdańskiej spuszczono na wodę trzeci nasz rudowęglowiec, który na cześć robotników stoczniowych otrzymał nazwę „Brygada Makowskiego".

List z Wybrzeża



Szanowny Redaktorze!

Wczoraj o godzinie ósmej wieczorem wymyśliłem taki aforyzm:

Kto mądrze oszczędza
Temu obca nędza...

Aforyzm jest pierwszorzędny, nie ma nawet o czym mówić, a w dodatku na czasie, czyli że tak powiem aktualny, i jako taki może z powodzeniem się przyczynić. Wszyscy zaczynamy oszczędzać i to jeszcze jak! Przeglądam właśnie gazety i niby nic, a czytam: „Robotnicy skrócili czas przeładunków o 60%" — „Drugi etap współzawodnictwa pracy pod hasłem oszczędności" — „3 211 ton węgla i 120 000 roboczogodzin zaoszczędziła załoga siłowni „Ołowianka" itakdalej— itakdalej.

Ale to jeszcze nic. To tylko same tytuły, a tak przejść się tam i z powrotem po wszelkich instytucjach morskich, nadmorskich i przymorskich, wszędzie słychać coraz głośniej o podjęciu akcji oszczędnościowej. Pewnie, oszczędzać można rozmaicie. Jeden z robotników portowych w Gdańsku, Józef Madej kombinował sobie i kombinował, aż wreszcie wpadł na pomysł, aby przy ładowaniu statków, zamiast używanych dotychczas czerpaków, zastosować wózki wywrotowe. No i wykombinował. Zrobiono próbę i cóż się okazało! Dzięki temu wynalazkowi załadowano 36 ton soli w ciągu godziny w miejsce dotychczasowych 19 ton. To ja się Szanowny Redaktorze w związku z tym pytam — czy to przypadkiem nie jest oszczędność?

Co do mnie, to proszę tym razem zaoszczędzić mi tego, abym musiał wszystko dokładnie pisać, co kiedy, gdzie jak i ile — nie da rady i szkoda gadać! To jest temat, który nie da się zmieścić na jednej stroniczce (w dodatku bogato ilustrowanej) i jako taki wymaga specjalnego artykułu, który też niechybnie zamieścimy w następnym numerze. Co do tego niniejszego listu, chciałbym tu jeszcze wspomnieć o kilku innych sprawach.

A więc po pierwsze: czy wiecie Redaktorze, ile to towarów czechosłowackich przeszło tranzytem w 1948 roku przez nasze porty? Ot, prawie 1 200 000 ton! Wszystko to szło przez Gdynię — Gdańsk i Szczecin, i albo z, albo do Czechosłowacji.

Współpraca z Czechosłowacją jednym słowem zacieśnia się i zacieśnia się z każdym dniem coraz więcej. Albo np. jeszcze (byłbym zapomniał) takie dźwigi. W Szczecinie ostatecznie nie tak dawno zmontowano dźwig. W porządku. Tak, ale skąd ten dźwig (nawiasem mówiąc pierwszorzędny), skąd on przybył? Otóż dźwig ten z „Gottwaldowego Zawodu" w Brnie zabrnął aż do naszego Szczecina i tu właśnie jest montowany wspólnie przez czechosłowackich i polskich robotników.

I dlatego 15 marca o godzinie 7 rano dziwiłem się dlaczego tydzień przyjaźni polsko-czechosłowackiej trwa tylko tydzień, skoro właściwie sama przyjaźń bez „tygodnia" trwa znacznie dłużej.

Ja najmocniej przepraszam za owe wynurzenia, ale zaraz jak tylko to napisałem zrobiło mi się lżej.

Co do tzw. wynurzenia, to przyznam się, że zawsze myślałem, iż specjalnością nurków jest m. in. podnoszenie wraków, tymczasem jedna pani powiedziała, że nurkowie podnoszą też swoje kwalifikacje. I rzeczywiście. W Gdańsku rozpoczął się dokształcający kurs dla nurków, na którym uczestnicy tegoż w liczbie 26 będą odbywać praktyczne zajęcia w specjalnej komorze, wybudowanej na terenie Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych. W ramach tego kursu nurkowie nauczą się jak spawać i ciąć pod wodą przy pomocy palników elektryczno - tlenowych. Z początku chciałem się też zapisać na kursy, bo już przecież nie raz w życiu się naciąłem, ale powiedziano mi, że obecnie nauka odbywa się tylko dla osób obznajmionych już z tą pracą, a dla innych będą zorganizowane kursy w terminie późniejszym. Pomyślałem sobie, że ostatecznie lepiej później, niż wcale, jak to już kiedyś raz powiedział pewien pasażer, spóźniwszy się na pociąg.

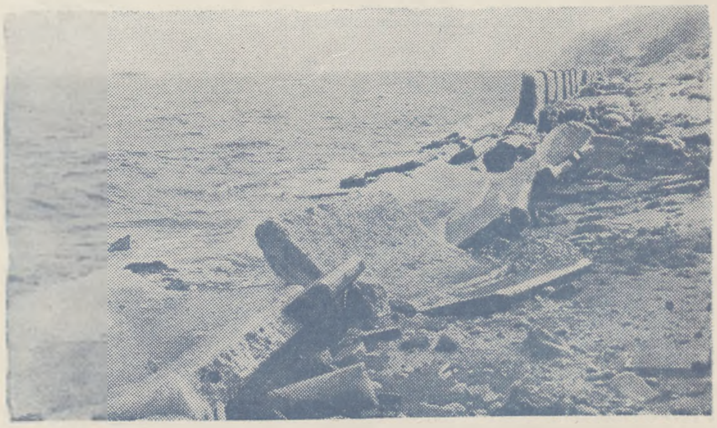
A propos pociąg. Chciałbym być dorszem. Jak nas bowiem z miarodajnych źródeł informują, Ministerstwo Komunikacji wprowadziło obniżkę taryfy na przesyłki pośpieszno - przyśpieszone dla świeżego dorsza.

Podobno inne ryby są oburzone tym faworyzowaniem dorsza jako grubej ryby, a szprotki zamierzały nawet podjąć specjalną akcję, aby domagać się swoich praw, i prawdopodobnie w tym celu ostatnio zjawiły się masowo w pobliżu polskich wybrzeży. Akcja ta nie doszła jednak do skutku, jedynie zawdzięczając temu, że szprotki nagle przypomniały sobie, że w tej sprawie ryby właściwie nie mają głosu. Zagadnienie to bowiem bardziej interesuje spółdzielnie przetwórcze oraz samych rybaków, co do których mogę powiedzieć, że przyszłość ich staje bardziej jasna, dzięki ostatniej ustawie rządowej, otwierającej nowe perspektywy rozwoju dla rybołówstwa. Nie mogę w liście pisać na ten temat szerzej, żeby nie robić konkurencji koledze, który pisze o tym w jednym z artykułów wewnątrz numeru.

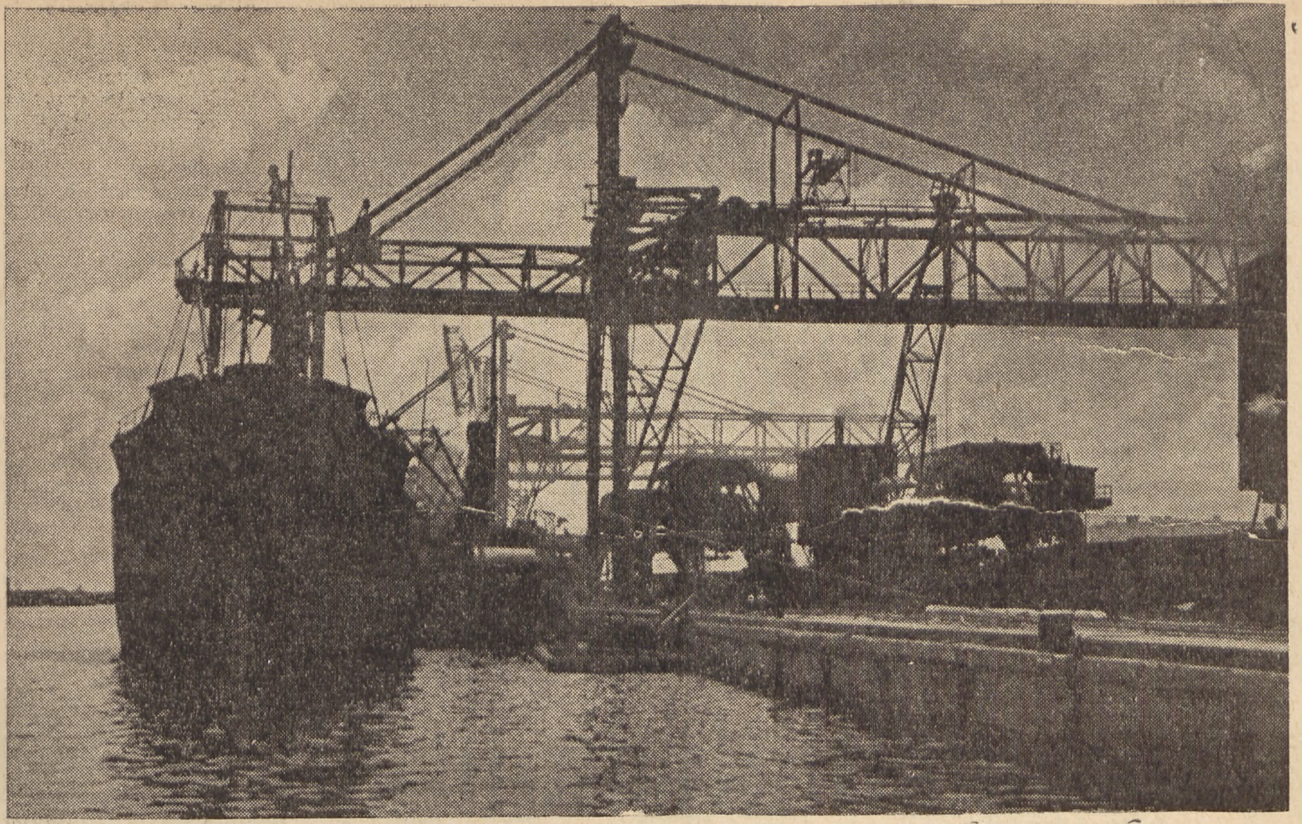
Strasznie mi przykro, ale muszę kończyć, gdyż w myśl genialnego aforyzmu zamieszczonego na wstępie tego listu muszę się stanowczo oszczędzać, czego i Szanownemu Redaktorowi szczerze życzy



W Klubie Oficerów Mar. Woj. w Gdyni zorganizowana została interesująca wystawa gazetek ściennych, redagowanych przez poszczególne jednostki Marynarki Wojennej.



Ostatnie sztormy, które szalały na Bałtyku spowodowały poważne zniszczenia, usuwane obecnie przez specjalnie wyszkolonych pracowników.



ZESPÓŁ GDAŃSK-GDYNIA

portem bazowym krajów demokracji ludowej

Wiele zagadnień wewnętrznych natury politycznej i gospodarczej dopiero w warunkach Polski Ludowej uzyskało właściwe sobie miejsce i wróciło do właściwego znaczenia w życiu narodu. Odnosi się to przede wszystkim do zagadnień morskich. Do chwili zdobycia władzy przez klasę robotniczą w państwie, żaden rząd nie docenił roli morza w gospodarce narodowej. Szczególnie jaskrawie uwydatniło się to w okresie rządów piłsudczyzny, która prowadząc politykę proniemiecką świadomie rezygnowała z ziem macierzystych i z polskiego morza, usiłując skierować naród na awanturniczą drogę szlachecko obszarniczych podbojów na wschodzie.

Klasa robotnicza planując swe budownictwo państwowe jeszcze w mrokach okupacji hitlerowskiej, wytknęła granicę Polski na Odrze i Bałtyku po Szczecin. Rząd Polski Ludowej od chwili wyzwolenia Wybrzeża dał nie tylko liczne dowody prawidłowego politycznego formułowania zagadnień morza, ale całokształt przedsięwzięć praktycznych na przestrzeni ubiegłych 4 lat był potwierdzeniem jego słusznego stanowiska w tej sprawie. Tylko konsekwentnej postawie Rządu Ludowego i twórczemu entuzjazmowi klasy robotniczej zawdzięczamy szybkie uruchomienie portów wbrew niezliczonym trudnościom, a następnie przywrócenie i rozszerzenie ich przedwojennej zdolności przeładunkowej.

Jednym z podstawowych zadań naszej gospodarki morskiej jest konsekwentnie realizowane dążenie do wytworzenia z z dwóch odrębnych portów — Gdyni i Gdańska — **JEDNEGO ZESPOŁU PORTOWEGO.**

Jeśli bowiem w okresie międzywojennym zaczęła zarysowywać się wyraźnie przewaga portu gdyńskiego nad gdańskim, to działo się to na skutek ówczesnego układu stosunków polityczno - gospodarczych. Dziś, gdy Gdańsk mieści się w politycznych granicach Państwa Polskiego, mającego wytyczony wyraźny kierunek swej polityki morskiej, nie może on pod żadnym pozorem pozostać portem drugorzędnym wobec Gdyni. Tymczasem przedwojenny „handicap" sprawności i nowoczesności portu gdyńskiego, został ponadto zwiększony na skutek zniszczeń wojennych, dokonanych w olbrzymich rozmiarach w porcie gdańskim, oraz wskutek powolniejszego tempa i rozmiaru odbudowy urządzeń portowych Gdyni. Czynniki te, jak również zniszczenie miasta portowego Gdańska, tradycje aparatu usług portowych, związanych z przedwojenną Gdynią itp. — złożyły się na większą atrakcyjność portu gdyńskiego. Poza tym przedwojenni maklerzy, spedytorzy, właściciele przedsiębiorstw żeglugowych i inne kapitalistyczne koła portowe, których interesy skoncentrowane były w porcie gdyńskim, usiłowali w pierwszym okresie sztucznie obniżyć znaczenie portu gdańskiego, jako ośrodka odbioru i załadunku towarów. Forsowali oni prymat Gdyni w nadziei, że w porcie gdyńskim uda im się przynajmniej w części zachować dawne, przedwojenne pozycje. Elementy te znajdowały oparcie w posanacyjnych czynnikach, posiadających w tym okresie wpływ na układ stosunków w naszych portach.

Konsekwentna postawa Rządu Ludowego i zdecydowane stanowisko klasy robotniczej Wybrzeża — pokrzyżowały plany niedobitków przeszłości.

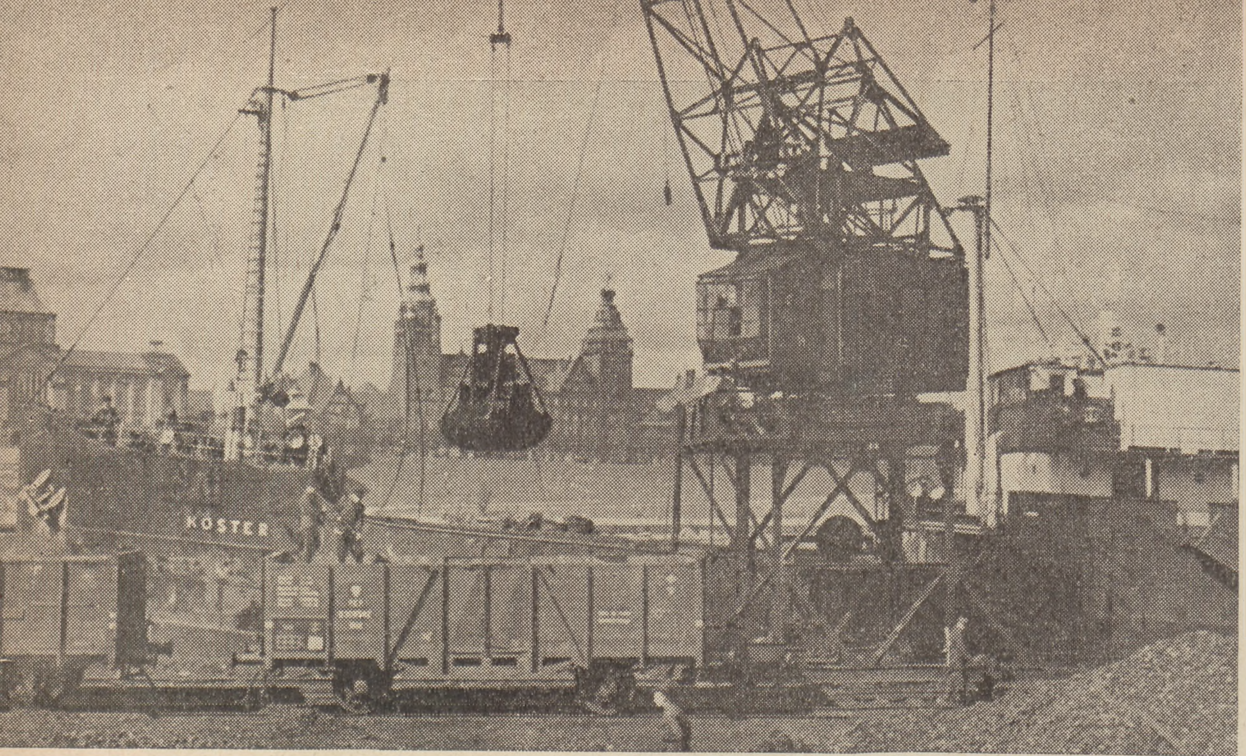
Mimo niewątpliwych trudności, wynikających z istotnych różnic struktury i układu geograficzno-fizycznego (technicznego) zdołano usunąć wszelkie przeszkody, stojące na drodze do ukształtowania się z dwóch odrębnych portów — Gdyni i Gdańska — jednego, potężnego zespołu portowego.

Dziś zespół Gdańsk—Gdynia pod względem obrotów wysunął się na pierwsze miejsce na Bałtyku i trzecie w Europie. Dziś porty polskie nie tylko są w stanie zabezpieczyć wszystkie potrzeby gospodarki narodowej, ale spełniają równocześnie bardzo poważną rolę w obsłudze potrzeb państw zaprzyjaźnionych i znajdujących się w naszym zapleczu portowo-morskim.

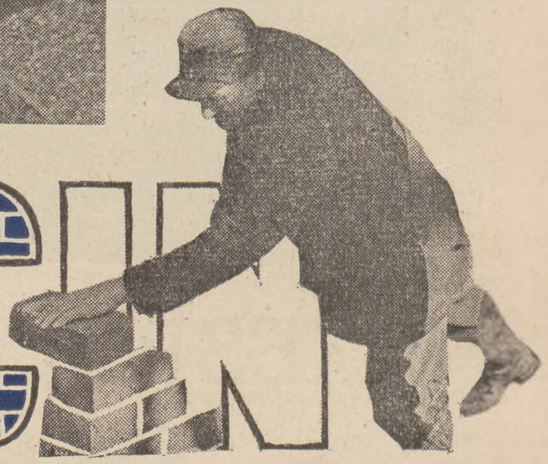
Doświadczenie wykazało, że Bałtyk dysponuje najwygodniejszymi drogami komunikacji morskiej dla wszystkich krajów demokracji ludowej w tej liczbie poza Czechosłowacją i Węgrami również dla Rumunii, a nawet dla Bułgarii. Nic też dziwnego, że największy z portów bałtyckich zespół Gdańsko—Gdyński staje się w coraz większym stopniu bazą portową dla naszych sąsiadów południowych i południowo-wschodnich.

Ogromne — „wprost rewolucyjne znaczenie" — jak się wyraził minister Rapacki — dla naszej polityki i gospodarki morskiej ma powstanie Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Dopiero w warunkach planowo zorganizowanej przyjaznej współpracy i wzajemnej pomocy z ZSRR i krajami demokracji ludowej polski Bałtyk i jego największy port moga odegrać właściwą rolę. W nowych warunkach zespół portowy Gdańsk—Gdynia stanie się portem bazowym dla wszystkich naszych sąsiadów. Rzecz jasna, że oświadczenie złożone w tej sprawie przez ministra żeglugi Rapackiego w Sejmie nabiera szczególnego znaczenia. Niezależnie jednak od politycznej doniosłości samego oświadczenia, posiada ono swoje specyficzne znaczenie dla klasy robotniczej Wybrzeża, która dźwignęła porty i swoim trudem podtrzymuje ich codzienną pracę.

Wielka perspektywa nakreślona dla zespołu portowego Gdańsk—Gdynia napawa słuszną dumą ludzi pracy Wybrzeża, którzy widzą w niej wyraz pozytywnych wyników ich wysiłków. Perspektywa ta nakłada jednak przede wszystkim poważne obowiązki zarówno na robotników jak i na administrację portów. Klasa robotnicza Wybrzeża zdała niejednokrotnie już egzamin z pracy dla Polski Ludowej i dlatego nie może być wątpliwości, że również na drodze dalszego rozwoju zespołu portowego Gdańsk—Gdynia nie zawiedzie pokładanego w niej zaufania.



SZCZECIN



(Dokończenie)

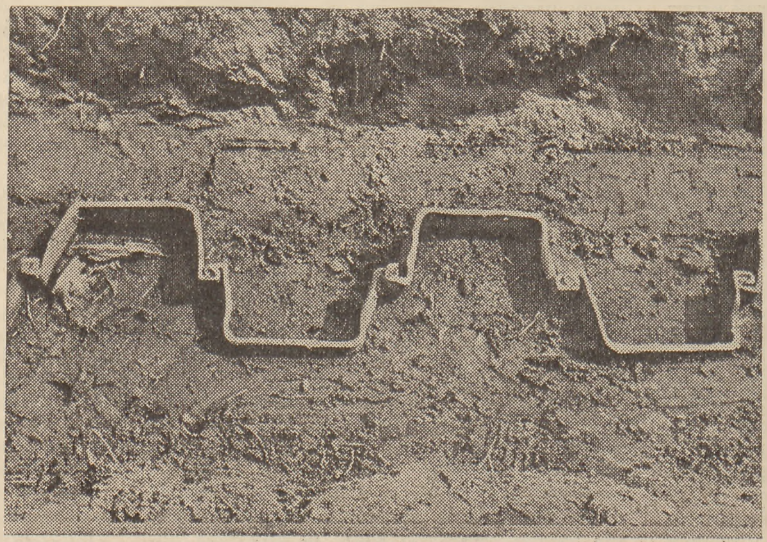
W chwili obecnej w Szczecinie prowadzone są prace nad największym morskim przedsięwzięciem Europy, nad rozbudową portu centralnego i budową nowego basenu węglowego. Jeśli pod względem rozmiarów tych prac, Szczecin bije rekordy Europy, to gdy chodzi o tempo ich realizacji, bije wszystkie rekordy światowe. „Szczecińskie tempo" przyjęło się w całej Polsce i oznacza znacznie więcej, niż popularne przed wojną „amerykańskie tempo". Dla zobrazowania tego tempa szczecińskiego wystarczy przytoczyć następujące porównanie: w roku 1928 wysoko wyspecjalizowana niemiecko-duńska firma portowa „Nielssen & Chrystian" wybudowała w ciągu 18 miesięcy 150 m. bieżących nabrzeża, a w roku 1948 niedoświadczeni robotnicy polscy potrafili zbudować w ciągu 14 miesięcy 1000 m. bieżących nabrzeża. Twórczy zapał i wysoka świadomość polskiego robotnika, budującego dobrobyt mas ludowych stanowią wielką siłę i gwarancję szybkiego, przedterminowego zrealizowania planów rozbudowy szczecińskiego portu.

Największą pozycję w tym planie zajmuje właśnie budowa nowego basenu węglowego w ramach rozbudowy portu centralnego. Poza wybitnie dogodnymi warunkami do rozwoju tranzytu, port szczeciński jest także predestynowany do odegrania poważnej roli w eksporcie węgla. Leżąc nad dogodną arterią wodną Odry, Szczecin, jest naturalnym portem wywozowym dla śląskich zapleczy węglowych. Liczny tabor barek i holowników na Odrze, oraz usprawnione połączenia kolejowe, pozwala na dogodne i korzystne przerzucanie eksportu węgla z portów centralnych na Szczecin. Odciąży to Gdynię i Gdańsk, oraz zwiększy obroty Szczecina.

Plan trzyletni przewiduje, że w roku 1949 Szczecin przeładuje ponad 5 milionów ton węgla. Budowa basenu węglowego, oraz modernizacja i rozbudowa portu centralnego, ma na celu właśnie umożliwienie osiągnięcia tej imponującej cyfry przeładunków węgla. Praca ta napotyka na duże trudności, głównie z tego względu, że teren budowy nowego basenu jest mokrym torfowiskiem. Dopiero pod 8 metrową warstwą torfu znajdują się twardsze, nośne pokłady ziemi. Dlatego też do budowy nabrzeży używa się tu specjalnej, szczelnej ścianki typu Larssena, wspartej na silnym rusztowaniu żelbetonowych słupów. W miejscu, gdzie staną dźwigi, wbijane są specjalne, wzmacniające pale systemu Franki. Dla wybudowania basenu, którego długość ma przekraczać 1000 metrów użytych zostanie ponad 3000 pali żelbetonowych, o długości 16 m, o wadze 5,5 ton każdy, oraz około 500 elementów ścianki Larssena. O rozmiarze robót czerpalnych świadczy fakt, że przy kopaniu kanału basenu, pracuje cała flotylla pogłębiarek, które mają wydobyć ponad 1 000 000 metrów sześciennych ziemi!

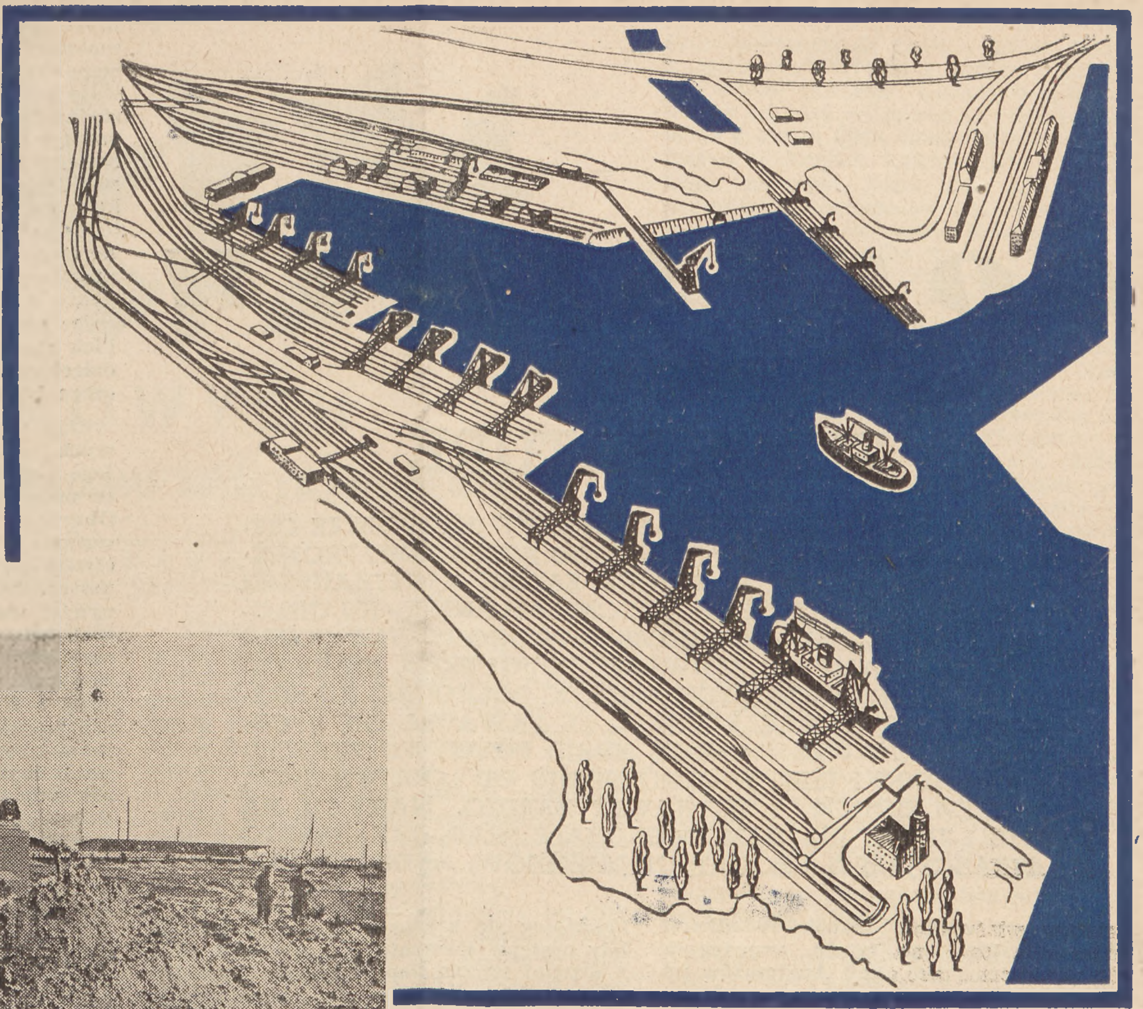
Nowy basen węglowy zostanie wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. Stanie tu około 20 dźwigów bramowych i portalowych polskiej i czeskiej konstrukcji, oraz trzy wywrotnice kolejowe i jeden nowoczesny taśmowiec z urządzeniem wywrotniczym. Zakrojone na wielką skalę prace te, zostały rozpoczęte w końcu ubiegłego roku. 13 stycznia 1948 r. wbity został pierwszy pal, a już w połowie przyszłego roku nowy basen zostanie oddany do użytku! Plan jest naprawdę śmiały, ale dotychczasowe rezultaty pracy gwarantują jego wykonanie.

Widok z góry na ściankę Larssena.

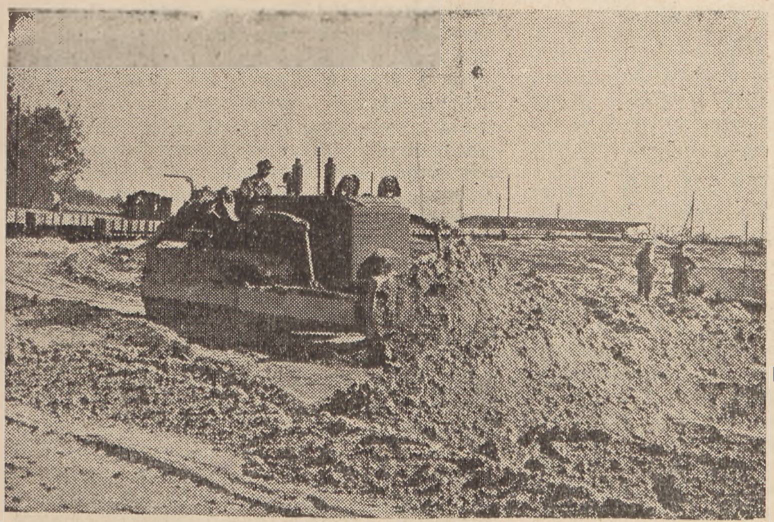


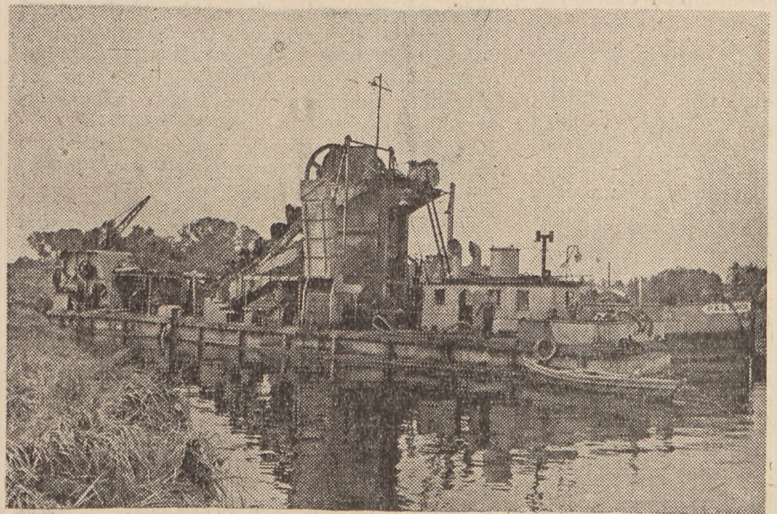
Z budową basenu wiąże się ściśle sprawa budowy nowej wielkiej stacji kolejowej, która by zapewniła portowi pełną obsługę kolejową. Ogromna ta stacja powstaje już na wielkim bagnistym obszarze 200 ha. Duża ilość torów przetnie bagniste torfowiska wiążąc wszystkie nabrzeża gęstą i sprawną siecią z zapleczem. Budowa portowej stacji kolejowej na taką skalę jest największą w dziejach polskiego kolejnictwa i jedną z największych na świecie, a z pewnością najbardziej ciężką i trudną, gdyż teren pod przyszłą stację jest bagnem. Inżynierowie polscy, czerpiąc doświadczenia z podobnych prac w Związku Radzieckim, postanowili jednak budować na bagnie. W głąb na 8 metrów torfowisko sypie się więc setki tysięcy metrów sześciennych specjalnie dobranego piasku i w ten sposób tworzy się jakby wysokie i szerokie nasypy w błocie, stopniowo je rozszerzając. Specjalne pale żelbetonowe umacniają nasypy, po których przebiegać będą tory. Praca przeprowadzana przy pomocy buldożerów wymaga wiele trudu, ale robotnik polski potrafi zamienić bagniska w pożyteczne tereny gospodarki państwowej. Gdy w bezludne bagno wyszły pierwsze grupy robotników i kolejarzy, tonąc w rozmiękłym torfowisku, nie wielu było takich, którzy wierzyli w możliwość zrealizowania zamierzonego planu. Polski robotnik dowiódł jednak, że nie ma dlań rzeczy niewykonalnych.

Tak wyglądać będzie w niedalekiej przyszłości port przeładunków masowych w Szczecinie. Poniżej: Poszczególne fragmenty budowy nowego basenu.



Dziś prace przy budowie portowej stacji kolejowej posunęły się już dość daleko. Przez całe bagno przebiegają nasypy, na których dudnią wagony, zwożące piasek. A tego piasku trzeba zwieźć około 1 250 000 m. sześc. i to nie tylko zwieźć, ale i rozsypać: sypie się więc jednocześnie z dwu stron bagna, i coraz częściej żółte smugi nasypów spotykają się i łączą z sobą. Tereny nowej stacji będą tak rozbudowane, że będą zdolne pomieścić tysiące wagonów wypełnionych śląskim węglem.







— „Ach, to jest widocznie ta słynna „iron curtine!" — rzekł z uśmiechem mister Young, angielski dziennikarz, przypatrując się, jak robotnicy wbijają żelazne ścianki larsenowskie w nabrzeże. Mister Young jeszcze długo śmiał się ze swego dowcipu, ale w umyśle jego rodziły się coraz wyraźniej nieprzyjemne myśli, że przecież ci ludzie bez pomocy anglosaskiego kapitału dokonują wielkich rzeczy, że ta ciężka praca daje im zadowolenie i radość. Oczywiście myśli tych nigdy mister Young nie ośmielił się przelać na papier, ale odtąd zawsze, gdy słyszał o żelaznej kurtynie, stawały mu przed oczami radosne twarze polskich robotników i żelazne ścianki, wbijane w nowe nabrzeża szczecińskiego portu.

* * *

Powrót do Macierzy, odzyskanie szerokiego, naturalnego zaplecza gospodarczego, stwarza wielkie perspektywy rozwojowe dla szczecińskiego portu. Dźwigający się z ruin i niemieckich, wiekowych zaniedbań, wielki port, nabiera coraz większego rozmachu i tempa. Przeładowuje już blisko 3 mil. ton węgla, w roku bieżącym przeładuje 5 mil. a w 1950 około 14 mil. ton! Dotychczas przez Szczecin przechodziło około 10% przeładunków naszych portów, w roku przyszłym zrówna się on z przeładunkami Gdyni i Gdańska. Nowy basen węglowy już w przyszłym roku będzie mógł sam przeładować 10 mil. t. Za czasów niemieckich cały port przeładowywał rocznie zaledwie 1,8 mil. t. węgla. To porównanie mówi samo za siebie. Z podręcznego portu Berlina, Szczecin już dziś urasta do największego portu Bałtyku.

Ma on bowiem jak żaden inny port szerokie możliwości również na odcinku tranzytu. Dogodne położenie na zachodnim cyplu naszego Wybrzeża, bliskość do portów Europy Zach. i Skandynawii oraz połączenie Odrą z południem, predestynuje ten port do roli największego portu tranzytowego Europy Środkowo-Wschodniej. Wszystkie okoliczności przemawiają za tym, że Szczecin prześcignie zarówno Hamburg, Bremę, jak i Triest. Budowa kanału Odra—Dunaj jeszcze dogodniej i ściślej powiąże ten port z Czechosłowacją, Węgrami, Austrią, Bułgarią i Jugosławią. Radziecka Strefa Niemiec również w poważnym stopniu korzysta już dziś, z usług Szczecina. Dogodne warunki naturalne, oraz szereg ulg natury taryfowej coraz bardziej wzmagają atrakcyjność portu szczecińskiego dla europejskiego tranzytu. W r. 1947 przez Szczecin przeszło tranzytem 817 755,1 tys. t. towarów, a w r. 1948 już 1 134 673,1 tys. t. Cyfry te obrazują najdobitniej rozwój portu i wzrost jego znaczenia.

Jutro Szczecina to rozkwit gospodarczy, to zwycięstwo na jednym z ważniejszych odcinków naszej gospodarki narodowej.

JÓZEF WÓJCICKI

GOLFSTROM

zmienia

TEMPERATURĘ

MARYNARZOM CAŁEGO ŚWIATA ZNANY JEST DOBRZE CIEPŁY PRĄD „GOLFSTROM", IDĄCY OD ROZPALONEJ PROMIENIAMI POŁUDNIOWEGO SŁOŃCA ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ I WYBRZEŻY USA PRZEZ PÓŁNOCNY ATLANTYK—KU CHŁODNYM WYBRZEŻOM NORWEGII. OSTATNIO JEDNAK CORAZ WYRAŹNIEJ DAJE SIĘ ZAUWAŻYĆ DRUGI PRĄD, IDĄCY OD STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ KU NORWEGII, Z TĄ JEDNAK RÓŻNICĄ, ŻE ZAWADZA ON UPORCZYWIE RÓWNIEŻ I O INNE KRAJE PÓŁWYSPU SKANDYNAWSKIEGO I JEST, W ODRÓŻNIENIU OD „GOLFSTROMU", PRĄDEM ZIMNYM, I TO NAWET BARDZO. MAMY TU NA MYŚLI ZNANY JUŻ NAM DOSKONALE PRĄD, TAK BARDZO ATRAKCYJNEJ DLA BOGATYCH JANKESÓW, „ZIMNEJ WOJNY"

Jesteśmy właśnie obecnie świadkami narastania tego prądu, wzmagania się histerycznej akcji Anglosasów na rzecz nowej wojny. Histeria wojenna coraz bardziej zbliża się ku Bałtykowi i od wybrzeży amerykańskich dociera już nie tylko do brzegów Skandynawii, ale i innych państw basenu bałtyckiego. Wielu spośród nas sądziło dotychczas, że problemy wojny pozostają daleko od naszych granic, gdzieś na północnym Atlantyku, że walka o pokój rozgrywa się tam. Ale ostatnie, coraz natarczywsze próby wciągnięcia państw skandynawskich do agresywnego paktu atlantyckiego, wykazują jasno, że agresywne dążenia nadciągają coraz bliżej, że zbliżają się coraz bardziej ku akwenowi Bałtyku docierając w ten sposób bezpośrednio do naszych granic, od strony morza.

Nasze szerokie, odzyskane wybrzeże morskie, wywalczone wspólnymi bojami i wspólnie przelaną krwią żołnierzy polskich i radzieckich, nigdy już, żadną siłą nie może być oderwane od naturalnego zaplecza. A właśnie imperialiści amerykańscy, angielscy, francuscy i „wszelkiej innej maści" starają się podważyć nasze słuszne, potwierdzone Traktatem Poczdamskim, prawa do szerokiego dostępu do morza. Dają oni Niemcom nie tylko nadzieję na odrodzenie hitleryzmu, ale i „Wielkiej Rzeszy", Coraz jawniej anglosaskie i francuskie władze okupacyjne faworyzują hitlerowskie organizacje, żądające rewizji naszych granic zachodnich i morskich.

Po wciągnięciu Francji i mniejszych „satelitów" zachodniej Europy do paktu atlantyckiego i nieoficjalnym oparciu go o zachodnie strefy Niemiec, imperialiści amerykańscy usiłują teraz uzupełnić swój wojenny blok państwami skandynawskimi. Nęcą ich nie tylko dogodne bazy wojenne w tych krajach ale i ich bogactwa naturalne. Trzeba bowiem pamiętać, że obok celów politycznych imperialiści zawsze mają również na widoku swój własny business, tym bardziej teraz, gdy lada dzień może wybuchnąć kryzys w „amerykańskim raju". O tym, że Stany Zjednoczone znajdują się w „kruchej" sytuacji gospodarczej, ćwierkają już nawet wróble na dachach Wall-Street. Nic dziwnego, że zbliżający się kryzys z jednej, a rosnące siły postępu wewnątrz i z zewnątrz USA z drugiej strony, doprowadzają imperialistów do histerii. Coraz cieniej pokrzykuje „Głos Ameryki", pieniąc się i miotając jak rozwścieczona, ale bezsilna, trzymana na obroży bestia. Ta obroża, to właśnie klasa robotnicza Ameryki i całego świata, to rosnące z dnia na dzień siły postępu i pokoju, które obezwładniają coraz wyraźniej oszalałych histeryków i podżegaczy wojennych.

Im bardziej rosną siły pokoju, im bardziej zacieśnia się międzynarodowa solidarność klasy robotniczej, skierowana przeciw światowej reakcji, tym większy staje się szał kliki kapitalistów, widzących swój nieuchronny, zbliżający się coraz wyraźniej koniec. Walka o pokój trwa nadal, toczy się na wszystkich frontach. Linia frontowa przebiega już nie wzdłuż wyimaginowanej żelaznej kurtyny, ale wewnątrz wszystkich państw zachodnich, z USA włącznie. Ostatnie manifestacje partii Wallace'a, strajki i procesy są tego najlepszym dowodem.

W tym stanie rzeczy basen bałtycki jest tylko jednym, ale bardzo ważnym odcinkiem światowej walki o pokój, walki z imperializmem. Związek Radziecki, kontynuując swą szczerą i otwartą politykę pokojową, ostatecznie odsłonił całą bezczelność polityki amerykańskiej, kierując znane noty do Norwegii w sprawie przystąpienia jej do paktu atlantyckiego, oraz proponując zawarcie długoterminowego paktu przyjaźni. Oświadczenie radzieckiego MSZ na temat paktu atlantyckiego wyjawiło jak daleko idzie zachłanność amerykańskich imperialistów, jak bezwstydnie zagrabiają oni cudze ziemie i wolność narodów, jak dążą do wywołania nowej wojny, tylko dla utrzymania się przy władzy, tylko dla zwiększenia własnych zysków, choćby kosztem wzmożenia do najwyższych granic wyzysku i kosztem milionów nowych ofiar.

Morskie i nie tylko morskie bazy w graniczącej ze Związkiem Radzieckim, Norwegii, w Szwecji i Danii, jak również w Finlandii stały się przedmiotem targów rządów tych państw z Departamentem Stanu. W ten sposób chciano przehandlować nie tylko bazy, ale wolność tych krajów i narodów. Ale narody te dzięki polityce Związku Radzieckiego, państw demokracji ludowej i swych własnych, postępowych partii przejrzały tę ohydną grę i oto jesteśmy świadkami potężnej fali narastającego oporu przeciwko wciąganiu państw skandynawskich do paktu agresji. Narody Skandynawskie, a w szczególności naród norweski nie dały się oszukać wykrętnym odpowiedziom rządu norweskiego, który grając na zwłokę zajął negatywne stanowisko wobec jasnych, konkretnych propozycji ZSRR w sprawie zawarcia paktu o nieagresji. Rząd norweski, odrzucając możliwości utrwalenia dobrosąsiedzkich stosunków z narodami Związku Radzieckiego, wprzągł się w rydwan zaborczego bloku anglosaskiego.

Jak wielkie jest oburzenie mas ludowych krajów skandynawskich przeciwko tego rodzaju polityce świadczą nieustające potężne demonstracje na rzecz pokoju. Oburzenie narodów skandynawskich wzrasta z każdym dniem. Pod kierownictwem partii komunistycznych, wszystkie postępowe siły tych krajów stają do nieugiętej walki o pokój. Robotnicy i chłopi, intelektualiści i szerokie masy ludowe przejrzały zbrodniczą politykę swych rządów wodzonych na pasku przez imperialistów z USA i Anglii. Do obozu pokoju przyłączają się wybitni mężowie stanu (nawet były premier i minister spraw zagranicznych Norwegii) występują oni otwarcie i bezpardonowo przeciwko zdradzieckiej polityce rządów państw skandynawskich. Jeszcze nigdy spokojny Bałtyk nie był terenem tak wielkiej, z taką siłą rozgorzałej batalii, która decyduje o losach świata, o losach ludzkości.

Front walki z groźbą wojny, front walki o pokój przesunął się ku nam i właśnie w związku z taką sytuacją Polska musiała wystąpić jak najbardziej zdecydowanie, jak najbardziej aktywnie, przeciw zbliżającemu się zagrożeniu. Polska posiadająca 500 kilometrowe wybrzeże Bałtyku jest bardzo silnie zainteresowana sprawami tego basenu. Wyrazem tego była ostatnia odprawa polskich przedstawicieli dyplomatycznych w państwach skandynawskich, u ministra spraw zagranicznych Modzelewskiego. Odprawa ta zapoczątkowała zdecydowane wystąpienie Polski na terenie basenu bałtyckiego przeciwko wszelkim zakusom imperialistów amerykańskich, rozciągnięcia paktu atlantyckiego, jawnie sprzecznego z zasadami ONZ, również na obszar Bałtyku.

Polska bowiem granicząca przez morze ze Szwecją, Finlandią, Danią i Norwegią, jest mocno zainteresowana we wszystkich sprawach basenu bałtyckiego. Na naszym wybrzeżu pracują coraz lepiej i wydajniej porty, nasza żegluga stale się rozwija i statki pod białoczerwoną banderą przemierzają coraz częściej fale Bałtyku. W portach polskich gości codziennie dziesiątki statków szwedzkich, duńskich, fińskich, i norweskich. Właśnie z tymi państwami prowadzimy najbardziej ożywiony handel i państwom tym zależy na nas, głównie zaś na naszym węglu. Toteż Polska, umacniając coraz silniej swoją nową pozycję na Bałtyku może obecnie odegrać poważną rolę w walce o umocnienie światowego pokoju.

Polskie porty i polska flota, robotnicy portowi i marynarze, cała klasa robotnicza kraju i szerokie masy ludowe wszystko to stoi dziś w walce o pokój, w walce z imperializmem. Osiągnięcia naszych portów i floty, sukcesy pracy na morzu i zdecydowana postawa narodu w obronie pokoju, pomoc siłom postępu i pokoju w basenie bałtyckim, oraz oparcie o Sojusz ze Związkiem Radzieckim, są gwarancją, że akwen morza Bałtyckiego nie stanie się terenem nowej wojny, lecz będzie coraz szybciej przeistaczał się w warsztat twórczej pracy.

MAREK STRZELECKI

ZWYCIĘSTWO CHIN LUDOWYCH

KLĘSKĄ IMPERIALIZMU AMERYKAŃSKIEGO

SPECTATOR

Wszystkie ostatnie posunięcia władz kuomintangowskich — historia z rzekomym ustąpieniem Czang-Kai-Szeka, który faktycznie dalej sprawuje władzę, ciągłe zmiany rządu, manewry pokojowe — mają na celu jedno: odsunąć jak najdalej chwilę, gdy ostateczna klęska reakcji chińskiej, popieranej przez kapitał monopolistyczny, położy kres panowaniu marionetek Wall-Street i zapoczątkuje okres zjednoczonych Chin Ludowych. Chwili tej zarówno reakcja chińska jak i imperialiści boją się jak ognia. Imperialiści amerykańscy, którzy dotychczas jeszcze nie mogą się pogodzić z utratą połowy Chin, czynią wszystko, by zostawić sobie przynajmniej Chiny południowe, i z nich uczynić bazę strategiczną dla opanowania Azji.

Czy te wysiłki mogą być uwieńczone jakimś pomyślnym skutkiem? Nawet najbardziej zaślepieni imperialiści zdają sobie sprawę, że siły Chin Ludowych rosną z dnia na dzień, że wcześniej, czy później nastąpią rozstrzygające walki w dolinie rzeki Jangtsekiang, w wyniku których będą musieli wynieść się z Chin.

Reakcyjny dziennik szwajcarski „Neue Zurücher Zeitung" w korespondencji własnej z Kantonu donosi, że prowincja Kwantung, a więc ta prowincja, która ma się stać głównym punktem oporu władz kuomintangowskich w południowych Chinach, jest niemal w całości opanowana przez lokalne oddziały partyzanckie, które posiadają własną administrację, wydają ustawy i rządzą się jak chcą w całej prowincji. Jak dalece ludność południowych Chin sabotuje zarządzenia władz kuomintangowskich, świadczy fakt, że dostawy żywnościowe, które miały w sumie dać 80 milionów piculów ryżu w ciągu trzech miesięcy, nie zostały wykonane nawet w połowie. O rozkładzie panującym na terenach podległych jeszcze dziś Kuomintangowi, świadczy również drugi fakt, że rekrutacja wojskowa osiągnęła zaledwie 51 procent planu, przy czym dezercje, choroby i śmierć głodowa wśród rekrutów zredukowała ten procent do 20. W prowincji Fukien było 12 pułków, z czego zostało zaledwie sześć — reszta zdezerterowała.

Przy takich nastrojach ludności, która nie chce walczyć w obronie interesów magnatów nowojorskich, władze kuomintangowskie nie mogą więc liczyć na zwycięstwo. Rachuby na wydajniejszą pomoc finansową i militarną Stanów Zjednoczonych również zawiodły. Fakt, że prawie cała dotychczasowa broń dostarczana przez USA Chinom kuomintangowskim, wpadła w ręce chińskiej Armii Ludowej, odstrasza władze waszyngtońskie. Nie mają one zamiaru, wobec słabości Kuomintangu, uzbrajać oddziałów Armii Ludowej.

Licząc się z bliskim upadkiem Chin kuomintangowskich, imperialiści amerykańscy już od dawna noszą się z zamiarem przeniesienia swoich baz z Azji do innego kraju. Mówi się o Japonii, o Indiach. Plany te, których widoki zresztą nie są dużo lepsze niż dotychczasowe plany związane z Chinami, nie mogą jednak przesłonić faktu, że imperializm amerykański poniósł już w Chinach straszliwą klęskę, której rozmiary trudno jeszcze w chwili obecnej ocenić w całej rozciągłości.

Aby sobie wyobrazić rozmiary tej klęski, wystarczy popatrzeć na mapę. Obszar Chin jest niemal równy obszarowi całej Europy, a liczba ich mieszkańców nie o wiele mniejsza od ludności Europy. Cały ten olbrzymi rezerwuar ludzki i surowcowy znajdował się dotychczas w posiadaniu kapitału amerykańskiego. Koncesje, monopole, banki — te najrozmaitsze środki wyzysku — wyciskały z chińskich mas ludowych wszystko, co się dało i przynosiło amerykańskiemu kapitałowi olbrzymie zyski. Z chwilą wyzwolenia całych Chin spod władzy rodzimego i zagranicznego kapitału, z chwilą nadziału chłopów ziemią i nacjonalizacji wielkiego przemysłu, z chwilą anulowania różnych koncesji kapitału zagranicznego, co już nastąpiło na terenach dotychczas zajętych przez Armię Ludową, wszystkie formy wyzysku ustają — ustają zatem źródła wielkich zysków monopolistów.

Chiny są wyjątkowo dogodnie położone. Leżą w sercu Azji i graniczą z wszystkimi prawie posiadłościami imperialistów kolonialnymi i półkolonialnymi. Dookoła Chin rozciągają się Indie i Birma, Malaje i Indonezja, Vietnam i wyspy japońskie. Kto włada Chinami posiada bezpośredni wpływ na bieg wydarzeń w tych krajach. Wraz z utratą Chin, imperialiści tracą autorytet w krajach kolonialnych. Przykład Chin Ludowych, które wolą mas zdołały przepędzić imperialistów i ich marionetki, musi podziałać na narody kolonialne, które już dziś prowadzą walkę o swe wyzwolenie narodowe. Zobaczmy co pisze francuski dziennik „Liberation" na temat francuskiej polityki imperialistycznej w Indiach: „Działania wojenne w Indochinach trwać będą nadal. Tymczasem organizują się Chiny Ludowe. Zobaczmy jak będzie wyglądał Bao Dai (marionetka imperialistów francuskich w Vietnamie — przyp. Red.) z chwilą, gdy armia chińska stanie na granicy Indochin. Eksperyment ministra Francji zamorskiej skazany jest na niepowodzenie". Z chwilą wyzwolenia całych Chin spod panowania imperialistów — dodajemy od siebie — skazane są na niepowodzenie wszystkie eksperymenty agentów Wall-Street we wszystkich koloniach azjatyckich.

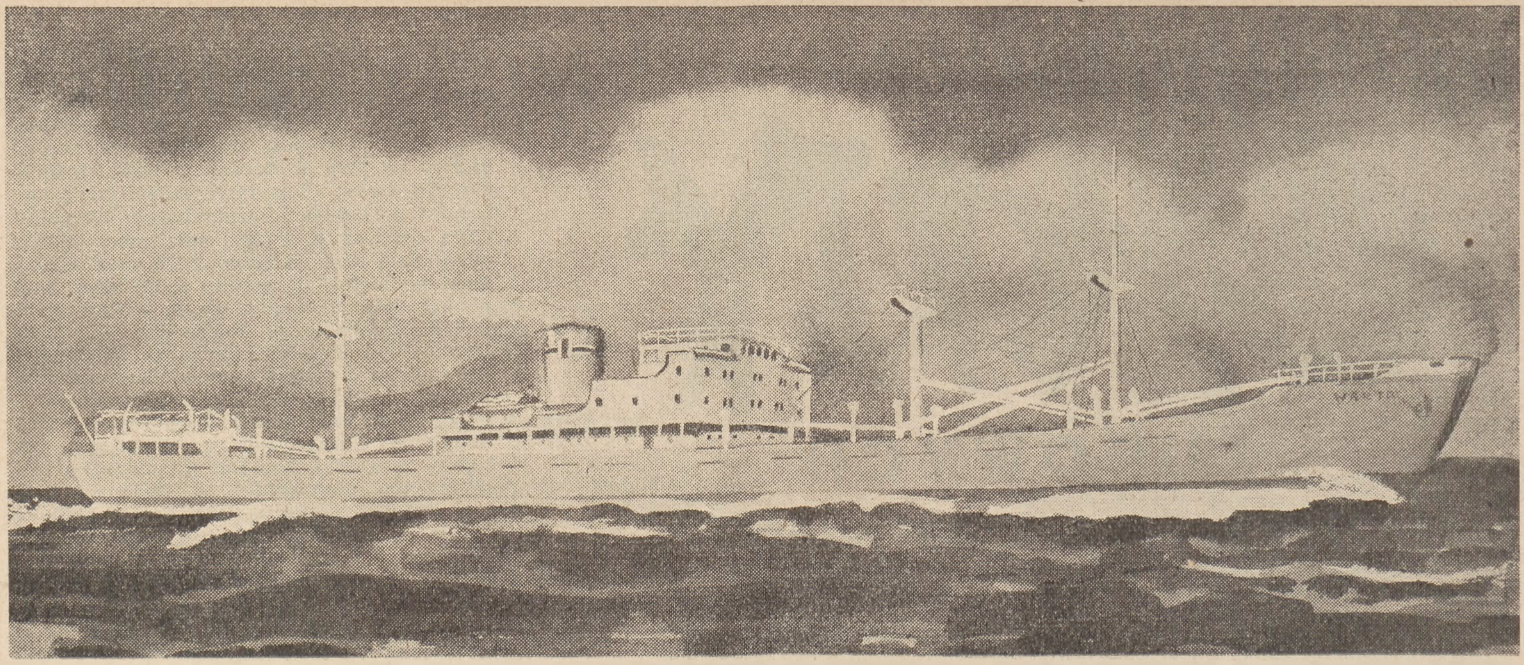
Chiny graniczą na północy ze Związkiem Radzieckim. W amerykańskich planach opanowania świata, Chiny odgrywały poważną rolę bazy wypadowej skierowanej przeciwko ZSRR. Z chwilą wyzwolenia północnych obszarów przez Armię Ludową, Chiny już dziś przestały być bazą imperialistyczną. Próby okrążenia Związku Radzieckiego, podejmowane przez imperialistów amerykańskich, już dziś zakończyły się klęską.

Plany imperialistów przeniesienia swej bazy z Chin do Japonii są również nie bardzo realne. Potencjał zbrojeniowy Japonii jest ściśle związany z surowcami Mandżurii. Ponieważ surowce te są dla imperialistów raz na zawsze stracone, fabryki Japonii stają się bezwartościową pozycją. Zresztą ostatnie wybory w Japonii, które przyniosły duże zwycięstwo partii komunistycznej, świadczą o tym, że wpływy imperialistów w tym kraju maleją z każdym dniem.

Klęska Kuomintangu w Chinach, to klęska imperializmu amerykańskiego i związanych z nim wasali. Klęska imperializmu w Chinach, to koniec marzeń o opanowaniu Azji. Tę stronę świata imperialiści będą musieli wcześniej czy później wykreślić całkowicie ze swoich rachub.

SPECTATOR





m/s Warta

STATEK WRÓCONY ŻYCIU

napisał Jerzy Miciński

TRZY CELNE BOMBY LOTNICZE...

...trafiły niemiecki transportowiec wojenny „Warthe" podczas jednego z nalotów na bazę w Gdyni. Transportowiec był już zresztą uszkodzony uprzednio przez torpedę. Dostał ją w prawą burtę, niedaleko dziobu. Grodzie wodoszczelne wytrzymały — „dotelepał" się jakoś do portu. Wybity w burcie otwór załatano prowizorycznie cementem i „Warthe" przycumowana w pobliżu Dworca Morskiego — rozpoczęła oczekiwanie na wolny dok. Wolny dok — to nie była prosta sprawa w zimie 1944. Choć Gdynia — jedna z największych baz niemieckiej marynarki — dobrze była wyposażona — zbyt wiele uszkodzonych jednostek czekało swej kolejki na remont. Druzgocące ciosy radzieckiej marynarki wojennej zapełniły pozostałe jeszcze Niemcom porty — inwalidami: uszkodzonymi okrętami i statkami.

M/s „Warthe" nie doczekała się doku. W każdym bądź razie — niemieckiego doku. Trzy celne bomby lotnicze osadziły ją na dnie gdyńskiego portu.

WIDZIELIŚCIE ZATOPIONY STATEK?

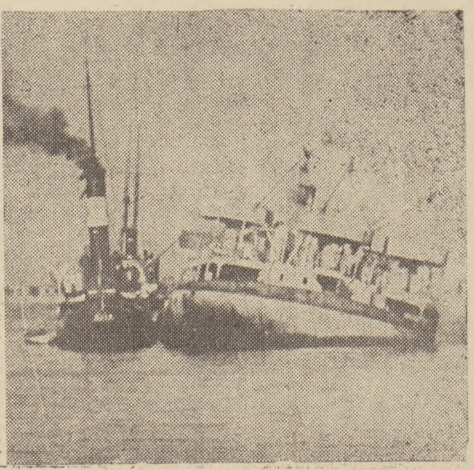
— zapytałem kolegów, których latem 1946 oprowadzałem po porcie gdyńskim.

Za Dworcem Morskim na rozbitym bombami nabrzeżu Francuskim stał pokaźny tłumek ciekawskich — na próżno rozpędzany przez służbistego strażnika. Podeszliśmy. Z oleistej, brudnej wody sterczał tuż, tuż przy nabrzeżu potężny wrak. Zardzewiały, szeroki komin. Cienkie błękitno-szare maszty. Rozrzucone w bezładzie bomy. Opalone wewnątrz nawiewniki. Bezradne krzywizny szlupbelek. Jakieś deski, belki, liny. Podarte, pokrzywione blachy. Główny pokład znajdował się pod wodą. Poza nowoczesną — zeszpeconą stanowiskami artylerii przeciwlotniczej — nadbudówką śródokręcia — ponad powierzchnią sterczały jedynie bak i rufa — również oblepione okrągłymi platformami dla działek i cekaemów. Zatarty nieco napis na dziobie brzmiał „Warthe". Pachniało spalenizną.

Maleńkiej łódki ukrytej w cieniu masywnego śródokręcia wraku — nie było na pierwszy rzut oka widać. Dwóch ludzi kręciło miarowo wielkimi kołami pompy powietrznej, umieszczonej pośrodku szalupy. Trzeci trzymał koniec liny, ginącej tuż obok w wodzie. Nieco dalej, przy drugim luku wydobywały się na powierzchnię delikatne, bulgoczące banieczki powietrza. Tam był nurek.

NUREK BADAŁ WRAK...

...obchodził go, opukiwał — niczym lekarz ciężko chorego pacjenta. Banieczki powietrza widoczne były to tu, to tam, raz z jednej, raz z drugiej burty. Co jakiś czas wędrowały w kierunku łódki i po chwili ponad powierzchnię wysuwała się z głośnym pluskiem monstrualna bania hełmu a za nią nadęty powietrzem zielonkawo-żółty strój. Nurek odpoczywał, gadał coś z obsługą pompy, palił papierosa, a po paru minutach znikał znowu wśród różnokolorowych plam rozlanej na wodzie ropy. I tylko zabawne banieczki wydychanego powietrza zdradzały miejsce, w którym się znajdował.



To co zostało ustalone na podstawie raportów nurka nie napawało optymizmem: wybuch torpedy zniekształcił cały dziób, powyginał i poskręcał blachy pokładu. Dwie bomby trafiły w maszynownię czyniąc z niej kompletną ruinę i wyrywając ogromną dziurę w prawej burcie na śródokręciu. Trzecia bomba wybuchła w jednej z ładowni. Nadbudówki wraz z pomieszczeniami załogi i urządzeniami nawigacyjnymi padły pastwą pożaru. Sztormy i rdza — również uczyniły swoje.

Jeśli poprzedni właściciele skreślili m/s „Warthe" ze swoich rejestrów — niewątpliwie uczynili słusznie: statek uległ zniszczeniu i można go było uważać za stracony.

STRACONY?

Dla Niemców z całą pewnością — tak. Natomiast dla nas — nie. Decyzja brzmiała bowiem: wydobyć i oddać do remontu!

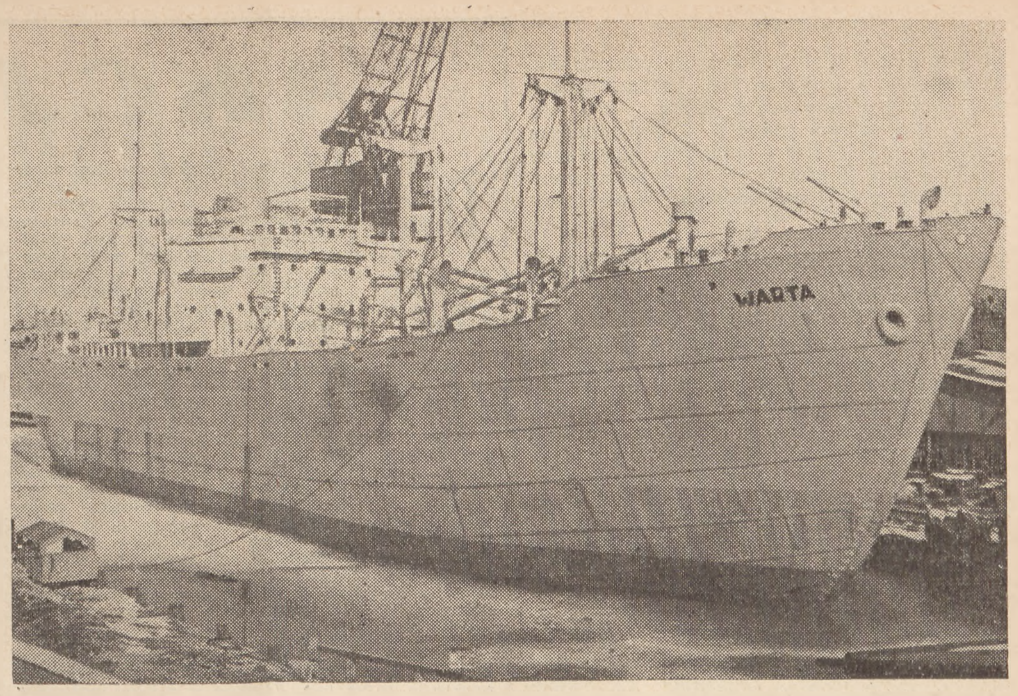
Ba, wydobyć — to się tylko tak łatwo mówi: sprowadzona z Danii ekipa specjalistów przez długie miesiące mozoliła się przy wraku. Ich śmieszny nieco, z piszczałkowatym kominem holownik ratowniczy „Aegir" — przyrósł „na amen" do nabrzeża Francuskiego. Na pozór nic się przez całe lato nie działo. Jedynie szalupy „Aegir'a" kręciły się przy wraku i nurkowie — chłopcy na schwał — stale coś tam buszowali pod wodą. Na nurkach spoczywała lwia część roboty: Wyrwy w burtach musieli pouszczelniać drewnianymi plastrami. Aby plastry dokładnie przylegały do otworów — trzeba było poucinać sterczące zewsząd kawały porozrywanej blachy. Wszystkie otwory w pokładzie — a więc luki ładowni, nawiewniki i odwietrzniki, zejścia do wnętrza — również musiały być pod wodą zabite deskami i możliwie najdo-

kładniej uszczelnione. W kilku miejscach wyprowadzono z wnętrza kadłuba ponad powierzchnię — drewniane kwadratowe studzienki.

Gdy nurkowie ukończyli swoją żmudną, podwodną pracę — zbliżała się już jesień. Coraz częściej gwałtowna fala przenikająca do portu poprzez porozbijane falochrony — utrudniała i uniemożliwiała kontynuowanie akcji. Trzeba było się śpieszyć.

Poprzez otwory studzienek wprowadzono do wnętrza wraku grube, karbowane węże. Na sterczących z wody nadbudówkach ustawiono potężne pompy. Od razu kilka. Puszczono je w ruch. Żółtawa, wydobywana z kadłuba woda — poczęła spływać grubymi strugami za burtę. Pompowano jedną dobę, dwie — wrak ani drgnął. Widocznie za mało pomp. Ustawiono dalsze. Ale i tym razem było za mało. Zatelegrafowano po posiłki. W tydzień później przybył z Danii holownik i przywiózł nowe pompy.

Teraz już potężna ich bateria rozmieszczona równomiernie na dziobie, rufie i śródokręciu — rozpoczęła pracę. Całe setki ton wody spływały z hukiem za burtę, tworząc wokół wraku wiry i kipieliska. Wreszcie



WRAK SIĘ PODNOSI!

Początkowo wolno, potem coraz szybciej. Centymetr po centymetrze wyłaniały się zmurszałe, pokryte wodorostami i muszelkami burty.

Coś jednak nie było w porządku. Lewa, mniej uszkodzona burta wynurzała się szybciej. Znacznie szybciej. Za szybko! Maszty i bomy coraz więcej chyliły się w kierunku nabrzeża. Trzeba było — niestety — przerwać akcję: dalsze pompowanie groziło przewróceniem się statku i zniweczeniem całej dotychczasowej roboty.

„Warthe" ponownie osiadła na dnie. Specjaliści naradzali się. Postanowiono obciążyć lewą burtę. Z podstawionych lichtug dźwig pływający załadował do wnętrza kilkaset ton gruzu z rozbitych budynków portowych. Ponowne pompowanie. Przechył w dalszym ciągu. A zatem — jeszcze gruzu. Ogółem ponad 800 ton. Może teraz wystarczy?

Wystarczyło: Tym razem wrak uniósł się szybko i równomiernie. Złowrogi przechył został prawie całkowicie zlikwidowany.

PRZEDZIWNY POCHÓD

przeciągał któregoś pogodnego ranka jesienią 1946 poprzez Zatokę Gdańską! Mrużąc oczy pod słońce obserwowano z brzegu jak chmara holowników prowadziła ostrożniusieńko coś, co z grubsza przypominało statek. To wrak m/s „Warthe" udawał się na stocznię do Gdańska. Piękny niegdyś motorowiec utrzymywał się na powierzchni prawie „na słowo honoru". Podtrzymywano go więc z boków i holowano z jak największą ostrożnością. Powoli, powolutku zbliżał się pochód do gdańskiej redy. Minięto wreszcie falochrony wejściowe.

Przeprowadzenie wraku poprzez wąskie kanały gdańskiego portu wymagało wstrzymania ruchu i zajęło blisko pięć godzin. Wreszcie stocznia i zbawczy dok.

Dokowanie trwało dwanaście godzin i należało do najtrudniejszych, jakie kiedykolwiek na Stoczni Gdańskiej przeprowadzano. Kiedy dok wynurzył się w końcu całkowicie z wody, dźwigając na grzbiecie sterany kadłub wydartego morzu statku — wszyscy którzy z wydobywaniem wraku mieli cokolwiek wspólnego — odetchnęli z ulgą.

M/S „WARTA"

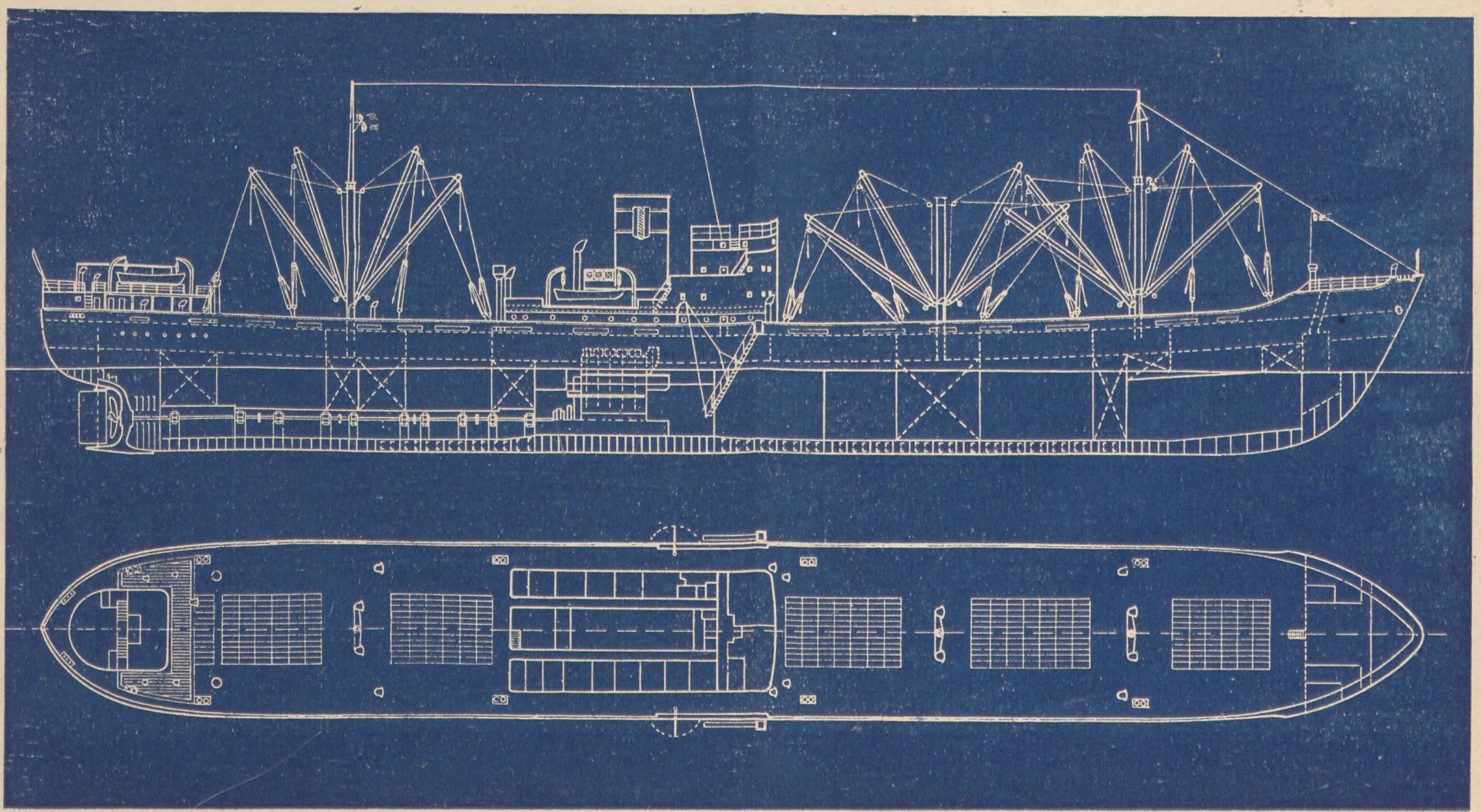
bo taką polską nazwę statek otrzymał — nie przebywała długo na doku. Po prowizorycznym zabezpieczeniu uszkodzeń, wydokowano ją, przycumowano w ustronnym basenie stoczni i wymontowano wszystko co się tylko dało: zdjęto komin i wypalone nadbudówki, rozmontowano silnik główny, motory pomocnicze, wał śrubowy, śrubę, cały takielunek i wszelkie urządzenia pokładowe. Wyładowano zbyteczny już gruz i rozpoczęto żmudną pracę nad oczyszczaniem wnętrz, usuwaniem mułu, wodorostów, muszli i rdzy. Trwało to przez cały prawie rok 1947.

ODBUDOWA

rozpoczęła się właściwie dopiero od chwili, kiedy „Warta" została jesienią 1947 ponownie — tym razem już na dłużej — zadokowana. Remont kadłuba zaczęto od zdjęcia prowizorycznych łat drewnianych i usunięcia cementu. Wymontowano następnie ponad 50 uszkodzonych blach poszycia i 20 wręg. Niektóre blachy oraz żebra — po wyprostowaniu — można było jeszcze użyć, większość jednak należało zastąpić nowymi. Oczyszczono starannie całą podwodną część kadłuba, uszczelniono obluźnione nity, uszkodzone zastąpiono nowymi.

Równocześnie w dziale mechanicznym stoczni trwał remont motorów i urządzeń napędowych. Przejrzano i wyremontowano silnik główny, odlano do niego cały szereg nowych łożysk z białego metalu. Wyremon-

(dok. na str. nast.)



(dokończenie ze str. 9)

towano liczne silniki i maszyny pomocnicze, uzupełniono łożyska do nich, przeszlifowano wał korbowy, oczyszczono śrubę.

W tym samym czasie w kadłubowni, na podstawie projektów i rysunków biura konstrukcyjnego Stoczni — wyprodukowano całkowicie nową nadbudówkę wraz z kominem.

PODWÓJNIE UROCZYSTYM ŚWIĘTEM

był dla Polski Morskiej 3 kwietnia 1948. W dniu tym Minister Żeglugi wbił pierwszy nit w stępkę pierwszego statku pełnomorskiego budowanego przez nas w kraju. Tego samego dnia został wydokowany po ukończonej odbudowie — kadłub „Warty". Piękny, rasowy, rzucający się w oczy radosnym kolorem świeżej minii. Dopiero teraz można było podziwiać go w całej okazałości — ciesząc wzrok przepiękną sylwetką jego linii. Mayerowski, zaokrąglony z lekka dziób. Smukły wydłużony kadłub. Nowoczesna, szlachetna rufa.

Przycumowano go w basenie zbrojeniowym stoczni. Rozpoczął się ostatni etap odbudowy — uzbrajanie.

Wmontowano silnik główny i wszystkie motory pomocnicze. Założono całkowicie nową instalację świetlną, rurociągi, instalacje wentylacyjne. Założono wał śrubowy oraz śrubę. Wbudowano nową, piękną nadbudówkę śródokręcia i szeroki, niski komin. Uzbrojono maszty bomami i olinowaniem, pomalowano kadłub, nadbudówki, pokład, ustawiono windy kotwiczne i ładunkowe. Urządzono wnętrza — oszalowawszy je, zaopatrzywszy w podłogi, okna, drzwi i piękne meble.

Prace na stoczni dobiegają dziś końca. Jasno-żółty komin szczyci się już piękną czerwoną opaską i odznaką armatorską GAL'u. Na szaro-stalowym dziobie widnieje czarna nazwa — „WARTA".

Za tydzień — dwa, „Warta" opuści stocznię i rozpocznie służbę. Ciężka, ofiarna praca robotników stoczniowych wyczarowała z pogruchotanego, zardzewiałego wraku

PRZEPIĘKNY STATEK

„Warta" jest naprawdę statkiem pięknym, jednym z najlepszych i najładniejszych w naszej Flocie. Nowoczesny ten drobnicowiec motorowy zbudowany został w 1939 roku na stoczni „Lübecker Flenderwerke" w Lubece. Długość jego wynosi 131 m, szerokość 17 m, zanurzenie 8 m. Nośność ok. 8 500 DWT. Do napędu służy 5 cylindrowy silnik Diesla o mocy 3400 KM. Pozwala on osiągnąć szybkość podróżną 13 węzłów. „Warta" posiada 10 miejsc pasażerskich i jest przeznaczona do obsługi oceanicznych linii regularnych. W najbliższej przyszłości przewidziane jest uruchomienie jej na świeżo założonej linii do portów Indii i Pakistanu.

Jednym z ciekawych urządzeń posiadanych przez „Wartę" jest konstrukcja umożliwiająca przewożenie w ładowni nr 3 zamiast normalnych towarów drobnicowych — ładunków płynnych, w ilości ok. 1200 ton.

Nowa, czteropokładowa nadbudówka śródokręcia — poza pomieszczeniami nawigacyjnymi i radiokabiną — mieści kabiny kapitana oraz oficerów pokładowych, mesę, szpital i kabiny pasażerskie.

Całą rufę zajmują obszerne, wygodne pomieszczenia załogi. Zostały one urządzone w porozumieniu ze Związkiem Zawodowym Marynarzy i gwarantują maksimum komfortu w długotrwałej podróży pod każdą szerokością. Kabiny są wyłącznie jedno- i dwuosobowe, przyjemnie umeblowane, zaopatrzone w szafy, centralne ogrzewanie i idealną wentylację. W rufowej nadbudówce znajduje się duża świetlica załogi. Na miejscu są łazienki i WC.

*

Na Stoczni Gdańskiej, pośród tętniących pracą pochylni — w cichym basenie zbrojeniowym stoi m/s „Warta". Piękny, lśniący statek w niczym nie przypomina opłakanego wraku, który się tu zjawił przed dwoma laty. Stocznia przywróciła mu życie.

JERZY MICIŃSKI

AKCJA „R"

Permanentne kryzysy, jakie trapiły nasze rybołówstwo wynikały nie tylko z bardzo nierównomiernych, pod względem obfitości, połowów. Aczkolwiek bowiem, nadmiar ryby, lub następujący nagle po nim, zupełny jej brak, były czynnikami nader ważnymi, to jednak najistotniejszą przeszkodą, utrudniającą właściwy rozwój rybołówstwa, było niejasne postawienie spraw jego przyszłej struktury oraz zagadnienie obciążeń finansowych.

Punktem zwrotnym w rozwoju powojennego rybołówstwa jest zainicjowana przez Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej „Akcja R", która po uchwale Rady Ministrów i zatwierdzeniu przez Sejm weszła w stadium realizacji. Akcja ta, poparta kredytami specjalnymi w wysokości ok. 570 milj. zł, rozbuduje wszystkie dziedziny pracy w całym rybołówstwie i doprowadzi do wydatnego zwiększenia połowów. Przeciętnie dobry kuter w połowach bałtyckich przy stosunkowo niewysokich nakładach kapitałowych pracą, 4 — 5 ludzi daje rocznie około 200 ton dorsza. Równa się to dostawie około 20 ton mięsa na jedną rodzinę rybacką, tj. około 130 sztuk trzody chlewnej dobrej wagi.



Plan na rok 1949 przewiduje połowy w wysokości 60 000 ton ryb, z czego na połowy bałtyckie przypada 46 645 ton. Dochód z całości połowów ma przynieść 3 423 000 000 zł, w porównaniu z 2 330 000 000 zł w roku 1948.

Uchwała Rady Ministrów przynosi również zasadniczą zmianę systemu opodatkowania rybaków i członków załóg, ustala stan własności taboru oraz zwiększa znacznie kredyty inwestycyjne przewidziane na rozbudowę i modernizację taboru, na dozbrojenie techniczne portów rybackich itd. Analiza poszczególnych punktów uchwały pozwala stwierdzić, że uwzględnione zostały w najszerszej skali wszystkie postulaty rybołówstwa.

Sprawy podatkowe były nieuregulowane i niedostosowane do zmienionych warunków tak dalece, że w ciągu r. 1948 zadłużenie rybaków w samym tylko Banku Rybaków Morskich wzrosło o 45 milj. zł. Nierzadkie były także wypadki licytowania mienia rybaków, którzy na skutek spadku połowów znaleźli się nagle w trudnej sytuacji. Obecnie sprawa cen za rybę w okresach bezpołowowych będzie regulowana zarządzeniami Ministra Handlu Wewnętrznego, który wyznaczy ceny odpowiednio wysokie, nie godzące w zasady opłacalności połowów. Ponadto zaś, w zakresie podatkowym wprowadzono znaczne ulgi. Rybacy kutrowi opłacają podatki w zależności od wartości połowu oraz dokonują wpłat na Społeczny Fundusz Oszczędzania Rybołówstwa (SFOR), przy czym suma obu tych obciążeń waha się w granicach 0,3 proc. — 10 proc. według klas ustalonych przez Morskie Urzędy Rybackie na podstawie wyników połowów. Podatki są o 40 proc. mniejsze dla rybaków wybrzeża zachodniego, co dowodzi tendencji przyjścia ze szczególną pomocą odbudowującej się tam gospodarce rybackiej. Ponadto, jako wpłaty na SFOR, zalicza się kwoty spłat, albo dzierżawy za kuter przekazany przez Państwo, koszty remontu, zakup silnika itd. Członkowie załogi kutra będą opodatkowani jedynie w/g stawek przewidzianych dla najemnych pracowników sezonowych, a zaległości podatkowe za r. 1948 i lata poprzednie zostaną im umorzone.

Specjalną opieką otoczeni zostali właściciele łodzi motorowych lub wiosłowo-żaglowych. Dla tej licznej grupy najbiedniejszych rybaków ustalono minimalne opłaty ryczałtowe od 250 do 1 000 zł. Małe, 6-metrowe łodzie wiosłowo-żaglowe są w ogóle zwolnione od podatku dochodowego.



Ponieważ zasadniczym celem uchwały jest zwiększenie wydajności połowów, przeto wprowadzone zostały premie oraz specjalne ulgi podatkowe dla tych rybaków, którzy przekroczą połowy planowane. Ulgi te są dość znaczne i wynoszą od 10 proc. do 30 proc. stawki podatkowej.

Roczne możliwe odłowy będą ustalone na podstawie oznaczenia jakości kutra, stanu silnika, wydajności łowisk i ich odległości od bazy, sprawności pracy, wyposażenia baz wyładunkowych itd. W ten sposób suma naznaczonych odłowów będzie obowiązującą cyfrą rocznego wydobycia ryb. Władze rybackie zdają sobie jednak sprawę, że poza dobrymi chęciami i wysiłkiem rybaków, o wielkości połowów decydują także inne, niemniej ważne czynniki. Dlatego też inwestycje tegoroczne, które wzrosły o 40 proc. w porównaniu do r. 1948 i ponadto powiększone o 569 milj. zł, skierowane będą na te zagadnienia, których rozwiązanie pośrednio lub bezpośrednio wpłynie na ułatwienie połowów. Zostanie więc zorganizowana baza remontowa, wyposażona w odpowiednie urządzenia i warsztaty, przyspieszeniu ulegnie budowa chłodni w portach rybackich ze Świnoujściem na czele, wzmożona będzie praca badawcza, dzięki której zaczniemy eksploatować łowiska dotychczas nie wykorzystywane, małe porty oraz obszary w portach dużych wydzielone dla rybołówstwa będą doinwestowane, by skrócić do minimum czas wyładunku remontów, zaopatrzenia statków itd. Poza tym „Akcja R" przyjdzie ze specjalną pomocą rybakom łodziowym, zapewni im dostawę sprzętu, sieci oraz zorganizuje zaopatrzenie w przynętę. Znaczna część inwestycji, poświęcona zostanie na unowocześnienie sprzętu kutrowego i budowę urządzeń radiofonicznych, które pozwolą na lepszą organizację połowów zespołowych.

W uchwale Rządu i komentarzach Ministra Żeglugi została również silnie zaakcentowana sprawa własności jednostek rybackich. Min. Rapacki stwierdził, że nadal popierane będą państwowe i spółdzielcze przedsiębiorstwa połowowe, aczkolwiek samodzielnym rybakom pozostawia się jak największą swobodę w wyborze formy pracy. Uchwała gwarantuje ponadto dogodniejsze warunki spłat za kutry budowane, lub wydobyte i wyremontowane przy pomocy kredytów. Za kutry przejmowane na własność, rozłożono spłaty na okres ponad 5-letni, umniejszając należność o sumy wkładów, jakie poniósł użytkownik przy wydobyciu i odbudowie kutra.

Dzięki ustawie otwierającej przed rybołówstwem nowe możliwości rozwojowe, ludność całego kraju zostanie zaopatrzona w większe ilości cennego białka, nie drogą wzmagania importu, który wzbogacał obcych kapitalistów, ale przez aktywizację własnego rybołówstwa.

Ponieważ wielkie znaczenie rybołówstwa stanowi o jego udziale w akcji podnoszenia ogólnego dobrobytu przeto w najbliższym numerze naszego pisma, szerzej omówimy zagadnienia związane z tą dziedziną pracy na morzu.

ADAM KRZEPKOWSKI

NAUKA i SŁUŻBA

W drugiej połowie lutego w gdyńskim Gimnazjum i Liceum dla Dorosłych, zorganizowanym przez Zarząd Polityczno-Wychowawczy Mar. Woj. w porozumieniu z władzami szkolnymi, odbył się pierwszy po wojnie egzamin maturalny dla oficerów Marynarki Wojennej, którzy mieli braki w wykształceniu ogólnym. Przed Komisją Egzaminacyjną stawali nieraz starsi, 40-letni mężczyźni, synowie robotników i chłopów, dla których wykształcenie w warunkach przedwojennych było często czymś nieosiągalnym. Rząd sanacyjny zbyt zazdrośnie strzegł bram szkolnych przed synami robotników i chłopów, aby mogli oni zdobyć należne im wykształcenie. Lata okupacji tym bardziej uniemożliwiły usunięcie braków w nauce. Dopiero ustrój Polski Ludowej otworzył przed tymi ludźmi nowe perspektywy. Aczkolwiek trudno było nieraz połączyć pełnienie obowiązków służbowych z jednoczesną nauką, to jednak chęć nauki przezwyciężyła przeszkody. Nie była to jednak nauka jedynie dla otrzymania świadectwa. Źródłem tego wysiłku było zrozumienie, że im więcej zdobędzie się wiedzy tym bardziej będzie można przyczynić się do budowy fundamentów socjalizmu w Polsce. Toteż zdobycie wykształcenia stało się środkiem do celu.

A oto co o nauce swej mówią nam pierwsi maturzyści, którzy na egzaminach maturalnych osiągnęli najlepsze wyniki.

CHOR. MAR. KAZIMIERZ KACZMAREK

— ... Mógłbym powiedzieć, że prawie całe wykształcenie, które posiadam otrzymałem podczas służby w Wojsku Polskim i Marynarce Wojennej. Kiedy wstąpiłem w 1945 r. jako ochotnik do WP, zostałem skierowany do Oficerskiej Szkoły Instruktorów Sanitarnych, która znacznie pogłębiła moją wiedzę, ograniczającą się dotąd do 3 klas gimnazjum. Jako synowi robotnika kolejowego trudno mi było przed wojną osiągnąć coś więcej ponad te trzy klasy. Kursy otworzyły przede mną nowe perspektywy. Uczęszczałem na nie pilnie, nie zaniedbując jednocześnie swych normalnych obowiązków służbowych. Nauka szła mi o tyle lekko, że świeżo miałem w pamięci to wszystko, czego nauczyłem się w Oficerskiej Szkole Instruktorów Sanitarnych. Aczkolwiek podczas kursów, czasu na ogół było mało, to jednak nie raz organizowaliśmy w drobnych grupkach naukę wspólną, wyjaśniając sobie wzajemnie poszczególne zagadnienia. Korzystaliśmy z biblioteki przy jednostce oraz innych pomocy naukowych, udzielanych nam bardzo chętnie przez naszych dowódców. Nie chciałbym na tym zakończyć swej nauki i prawdopodobnie będę czynił starania aby uczyć się nadal. Chciałbym studiować medycynę i zostać lekarzem.

PPOR. MAR. KAZIMIERZ ŁUCZYWEK

— ... Muszę przyznać, że w czasie, gdy chodziłem na lekcje dzień był stanowczo za krótki. W 24 godzinach było po prostu trudno się zmieścić, zwłaszcza, że poza normalnymi obowiązkami służbowymi i nauką, pełniłem funkcje skarbnika Koła Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej oraz w Klubie Oficerskim. A jednak podołałem wszystkiemu. Sądzę, że stało się to dlatego, że wydawało mi się niedorzecznością, nie skorzystać z tego dobrodziejstwa, które dała nam Polska Ludowa w postaci udostępnienia nauki. Są tacy, którzy uważają, że nie da się połączyć służby z nauką, ale teraz właśnie przekonałem się, jak bardzo nie mają oni racji...

KPT. MAR. ZDZISŁAW KAMIŃSKI:

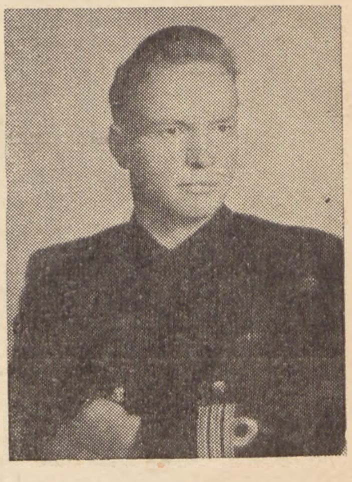
— ... W chwili wstąpienia na kurs miałem ukończone 3 klasy gimnazjum. Pracować musiałem dużo, zwłaszcza że w okresie nauki chorowałem, i pół roku spędziłem w sanatorium. W moich wysiłkach z wydatną pomocą przyszli moi dowódcy, którzy starali się mnie odciążyć w pełnionych obowiązkach, aby ułatwić mi dorównanie do poziomu innych. Ze swej strony, zdając sobie sprawę z odpowiedzialnej funkcji jaką pełnię, starałem się nie zaniedbać w wykonywaniu swych zadań. Nie było to takie łatwe, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że cały dzień był zapełniony bądź to pracą bądź nauką. O godz. 15 kończyłem pracę, a o 17 musiałem już być na lekcjach, które trwały do godziny 21. Mimo to nie zrezygnowałem z nauki, wiedząc o tym że przed wojną w żadnym wypadku nie miałbym możności kształcenia się. Ojciec mój, jako robotnik kolejowy, zarabiał 120 złotych miesięcznie, co w zestawieniu z kosztami nauki było stanowczo za mało. W tych warunkach widoki na naukę były bardzo słabe, tym słabsze, że byłem przecież synem robotnika...

CHOR. MAR. WACŁAW HRYCIUK:

— ... Nie jestem już młody, mam 41 lat i nauka nie szła mi lekko. W okresie uczęszczania na lekcje przebywałem nieustannie jak gdyby w dwu światach: przed południem zajęcia służbowe, po południu i wieczorem nauka. Nie mogłem zaniedbać ani jednego, ani drugiego, tak jak i z żadnego z tych obowiązków nie mogłem zrezygnować. Osiągnięcie średniego wykształcenia było moim wieloletnim marzeniem, które dopiero teraz mogło być zrealizowane. W Marynarce Wojennej służę już od 1929 roku i służbę zawodową rozpocząłem w stopniu mata. Miałem wówczas 7 oddziałów szkoły powszechnej. O kontynuowaniu nauki nie mogło być mowy. Nie tylko nikt nie myślał o organizacji kursów, ale warunki służbowe wykluczały możność kształcenia się. Poza tym przedwojenne dowództwo odnosiło się wręcz niechętnie, do tych, którzy zamierzali się uczyć, podkreślając przy każdej okazji, że i tak jest „nadprodukcja inteligencji". Rodzice nie mogli mi dać wykształcenia, gdyż ojciec, jako robotnik rolny w majątku k. Brześcia, zbyt mało zarabiał, aby móc myśleć o kształceniu syna.

KPT. MAR. BOLESŁAW HYDZIK:

— ... Wiadomość o organizacji kursów powitałem z prawdziwą radością. Przed wojną dosłownie „zdobyłem" 3 klasy gimnazjum, i z pewnością nie mógłbym liczyć na dalszą naukę. Te trzy klasy i tak uważałem za niezwykły sukces. Ojciec mój, stolarz zarabiający 70—80 zł. miesięcznie nie mógł dać wykształcenia licznej rodzinie, składającej się z siedmiu osób. Brat najstarszy opiekował się skrawkiem posiadanej ziemi, siostry zaś pracowały w domu. Byłem jedynym dzieckiem w rodzinie, które zdobyło tak „wysokie" wykształcenie. Zawdzięczam to jedynie ojcu, który postanowił mnie kształcić. Byłem w tym czasie ciężarem dla rodziny i nieraz musiałem się tego wstydzić. W czasie okupacji o jakimkolwiek kształceniu się nie mogło być mowy. Z kolei przyszedł okres rozrachunku z okupantem: w szeregach II Armii WP. walczyłem pod Budziszynem, byłem ranny i zostałem odznaczony. Po zakończeniu działań wojennych skierowany zostałem do Marynarki Wojennej, jednak myśl o nauce nie opuszczała mnie nigdy. Toteż stałem się pilnym uczestnikiem wykładów. Do tego stopnia poświęciłem się nauce, że z matematyki, co do której uważałem siebie za najsłabszego, zdałem egzamin piśmienny i ustny na „bardzo dobrze". Oczywiście dużo mam do zawdzięczenia moim dowódcom, którzy okazywali mi wszelką pomoc, pragnąc mi ułatwić osiągnięcie tego, o czym marzyłem już od tak dawna, a co z pewnością pozostałoby nadal w sferze marzeń, gdyby nie ustrój Polski Ludowej, który marzenia te spełnił...



Kpt. mar. Bolesław Hydzik



Chor. mar. Wacław Hryciuk



Chor. mar. Kazimierz Kaczmarek



Ppor. mar. Kazimierz Łuczywek



Kpt. mar. Zdzisław Kamiński



W DŻUNGLACH KUALA-LUMPUR

Opowiadanie

K. MURAWIN

Tematem poniższego opowiadania jest bohaterska walka partyzantów malajskich z angielskimi kolonizatorami, wykorzystującymi miejscową ludność, zatrudniając ją jako tanią siłę roboczą na swych plantacjach drzew kauczukowych. Akcja toczy się na Malajach w okolicy miasta Kuala — Lumpur, w dżungli noszącej te samą nazwę. Ludność Półwyspu Malajskiego, będącego przedłużeniem kontynentu południowo - wschodniej Azji, liczy ogółem 6 milj. mieszkańców, z tego Malajów 2,25 milj., Chińczyków 2,4 milj. i kilkaset tysięcy Hindusów. Podstawowym bogactwem naturalnym jest kauczuk.

Po śniadaniu kapitan Gerald Darfy, zeszedł po skrzypiących schodach i stanąwszy plecami do bungalowu, ujął w rękę lornetkę.

— W tej przeklętej dziurze nie można się ruszyć ani na krok, nie zbadawszy uprzednio dokładnie sytuacji — myślał. — Trzeba już wreszcie wyjaśnić kto ponosi winę za wypadki dzisiejszej nocy... Możliwe, że nieostrożni żołnierze. W każdym razie nie można pozostać obojętnym wobec faktu, że w ciągu jednej nocy pięciu żołnierzy, stojących na posterunkach, ginie od ciosu noża w plecy. Partyzanci są już tak bezczelni, że w każdej chwili można oczekiwać ich pojawienia się na plantacji nawet w biały dzień.

Kapitan nie zdołał jeszcze podnieść lornetki do oczu, gdy uwagę jego zwrócił czyjś nieśmiały kaszel. Spoza skrzyń ze suszoną rybą i stosu puszek po konserwach porzuconych koło bungalowu wysunęła się otyła postać Chińczyka w niebieskich bawełnianych spodniach, białej marynarce i słomkowym kapeluszu. Jego starcza, pozbawiona brwi twarz, koloru starego dębu, marszczyła się w obleśnym uśmiechu, ukazującym złote zęby.

— Dzień dobry, czcigodny kapitanie! — odezwał się przybyły, skłoniwszy się uniżenie — mam nadzieję, że jest pan zdrów? — Tu oczy Żu-Si-Mo skryły się zupełnie pod powiekami. — Przepraszam, że przeszkadzam panu tak wcześnie. Pański dzielny sierżant to zapalona głowa, nie chce czekać na godzinę w której zaczyna pan zwykle pracę. Czy nie ma wiadomości od pana Julietta?

— Najwyższy już czas, by zapomnieć o panu Juliecie, — gniewnie warknął kapitan. — Pański pracodawca to tchórz. Dlaczego nie uciekłeś z nim, panie zarządco? Bylibyście obaj spokojniejsi w Singapore (wielki port na Malajach, główna twierdza angielska). A ja byłbym uwolniony od widoku pańskiej paskudnej gęby i złotych zębów... Powstanie! Powstanie! Umiecie się tylko skarżyć i wzywać pomocy!

Wszystko dziś drażniło Geralda Darfy: i to, że przy takim upale nie ma lodu w bungalowie, i to że nie można dostać dla żołnierzy siatek ochronnych przeciwko komarom, no i to wreszcie, że robotnicy stale uciekają z plantacji i przepadają w dżungli, przyłączając się do partyzantów. Patrząc na Żu-Si-Mo, Darfy przypomniał sobie, że przeszło połowa robotników to Chińczycy.

— Słuchaj mnie panie zarządco, — powiedział kapitan groźnie — moim obowiązkiem jest przejść dżungle, spalić gniazda rozbójników, zapędzić ich w bagna, i wystrzelać. Ale zmusić kulisów do roboty na plantacjach to pański obowiązek i pan jest za to odpowiedzialny. Szczególnie za Chińczyków. Jeśli nie wystarczają wam żołnierze użyjcie psów do ochrony robotników. Postarajcie się o psy policyjne!

Kapitan prawie krzyczał.

Żu-Si-Mo tylko się kłaniał... Jak zapobiec klęsce, jeżeli kapitan rozstawił na noc na granicach plantacji swoich żołnierzy, a sierżant poszedłszy na obchód znalazł ich zamordowanych? Jeżeli już od trzech miesięcy dżungla roi się od partyzantów, z którymi nawet królewscy żołnierze nie mogą sobie poradzić? Przecież kapitan wraz ze swym oddziałem przebywa na plantacji Padang — Kuda już od tygodnia... Dwa razy robił już wypady do dżungli. I jaki skutek? Spalono kilka biednych wiosek, a w potyczkach zginęło około dwudziestu żołnierzy... Niewiele ich już pozostało w oddziale Geralda Darfy. Co prawda na plantacji jest jeszcze pięćdziesięciu kulisów i ci pracują póki ich chronią żołnierze. Lecz czy można zbierać kauczuk z pięćdziesięcioma ludźmi? Plantacja jest wielka. Czy w końcu sam Żu-Si-Mo nie będzie musiał wziąć nóż i nacinać drzewa gumowe jak prosty kulis. Dokąd zresztą odstawiać sok kauczukowy, jeżeli fabryka kompanii od miesiąca jest nieczynna? Niemiło mieć do czynienia z takim nerwowym oficerem i to w takich trudnych warunkach.

Żu-Si-Mo zrobił dwa drobne kroczki w kierunku kapitana:

— Pozwolę sobie zaproponować, czcigodny kapitanie, aby wysłać telegram do pana Julietta, żeby przynajmniej wiedział co się u nas dzieje? Gdyby tu był, byłoby może lepiej...

— Idź do diabła! — krzyknął Gerald Darfy — plantatorzy nie wrócą, dopóki my, żołnierze angielscy, nie uspokoimy tego kraju. Wiedz pan, że linia telegraficzna między Kuala - Lumpur i Singapore jest zerwana przez partyzantów i telegram nie dojdzie do pańskiego Julietta? Dosyć bredni, Żu-Si-Mo!

— Wydajcie dziś żołnierzom, z waszych zapasów, po flaszce chińskiej wódki. Niech nie tracą animuszu. Wasi kulisi niech pracują. Sok kauczukowy możecie wylewać, ale dyscyplina i porządek muszą trwać dalej. Za godzinę przyjdę sam na pole pracy. Operacji wojskowych dziś nie będzie. Czekam

na samoloty. (Na słowo „samoloty" szerokie nozdrza Żu-Si-Mo zadrgały). Słyszycie? A teraz — marsz do pracy, i nie potrzeba tu żadnych panów Juliettów...

Kapitan wyjął z ust fajkę, splunął z obrzydzeniem i nie skinąwszy nawet głową Żu-Si-Mo, wrócił do bungalowu. Żołnierz na warcie wyprężył się na baczność. Żu-Si-Mo nisko pochylił swe opasłe ciało i pobiegł drobnymi kroczkami w kierunku baraków robotniczych. Cała jego pochylona postać, z opuszczoną na tłustej szyi głową, przypominała dziką świnię. Kapitan Darfy spojrzawszy na Chińczyka roześmiał się głośno.

II

Kapitan Gerald Darfy nie lubił Chińczyków. Nie lubił również Hindusów, Jawajczyków, Malajów, Birmańczyków i Annamitów, których było tak wielu nad południowymi morzami. Nudno z nimi i dużo kłopotów. Czasami w ciągu całych miesięcy nie widzisz żadnego Anglika, ani innego białego człowieka, poza swoimi żołnierzami. Nie ma z kim wypić, pomówić o dalekiej ojczyźnie.

Wiele już lat upłynęło od czasu, gdy kapitan po raz pierwszy popłynął w te dalekie strony i zetknął się z ich różnorodną ludnością. Ostatecznie wszyscy ci ludzie są tacy sami. Potrzeba im dozorcy, bata, potężnego okrętu pod brytyjską flagą i oddziałów białych wojsk. Gdy dozorca się zaniedba trzeba puścić w ruch działa i karabiny. Kapitan Darfy, jeszcze jako sierżant, był w 1927 r. w Chinach i od tego czasu nie cierpiał Chińczyków. W każdym z nich widział „czerwonego". Ot i dzisiaj zirytował się z powodu Żu-Si-Mo, porządnego właściwie człowieka. Kapitan nie może spokojnie rozmawiać, gdy patrzą na niego skośne, czarne chińskie oczy. Nigdy nie wie co się za nimi kryje.

Na próżno jeden z jego przyjaciół przekonywał go, że Chińczycy to nie tylko kupcy i oszuści, ale artyści i uczeni, twórcy Hongkongu i Singapore. Darfy uważał, że porty te zbudowali Anglicy, a Chińczycy to rasa sług, kucharzy i szoferów.

Po zakończeniu wojny z Japonią, w której brał udział, kapitan został skierowany na Malaje, gdzie sytuacja przysparzała coraz więcej trosk rządowi angielskiemu. Potrzebni tu byli oficerowie doświadczeni, obeznani z walkami w dżungli. Cóż, nie mógł się sprzeciwić.

Darfy zwolnił służącego, zdjął hełm i rzucił się na leżak. Luksusowe urządzenie pokoju, pozostałe po plantatorze, tylko złościło kapitana.

— Wszędzie na Malajach i w Indonezji, takie miłe domki stoją pustką opuszczone przez zbiegłych plantatorów — pomyślał i po chwili zabrał się do pracy.

Rozłożył przed sobą mapę okolic plantacji Padang-Kuda i studiował ją dokładnie. Jutro nadleci z lotniska Kuala-Lumpur eskadra bombowców i zniszczy kryjówki partyzantów. Przybędą też jutro posiłki wojskowe. Myśląc o tym kapitan wstał, dokładnie obejrzał pistolet i poszedł na plantację.

Po porannej mgle, która wisiała nad ziemią po nocnej ulewie, nie pozostało śladu. Deszcze w tych okolicach padają przez cały rok i nawet Darfy przyzwyczajony do tropikalnego klimatu odczuwał niemile ciężką wilgoć powietrza i bezlitosną siłę słonecznych promieni. Wąska asfaltowa ścieżka wiodła od bungalowu pomiędzy zaroślami bambusów, palmami i krzewami manioku.

Po kilku minutach kapitan doszedł do robotniczych baraków. W jednym z nich spali żołnierze, pozostałe były puste. Za barakami ciągnęły się druty kolczaste i urywała się bujna roślinność otaczająca bungalow pana Julietta, a zaczynały się szeregi drzew równej wysokości i w równych odstępach. W matowym świetle błyszczały ich gładkie pnie i wysoko wznosiły się liściaste korony.

Były to „chewy", kauczukowe drzewa plantacji Julietta. Ich równe szeregi pokrywały dziesiątki hektarów. Od czasu gdy „chewy" przywieziono tu z Brazylii, dżungla musiała ustąpić. Wykarczowano dzikie zarośla, a na ich miejscu rosły drzewa dostarczające białym plantatorom swojej krwi — soku kauczukowego.

Wyszedłszy przez furtkę, na plantację, Darfy śmiało szedł po warstwie opadłych liści, błyszczących szarym, metalicznym blaskiem. Kapitan orientował się już coś niecoś w sprawach plantacji. Oto stare drzewa z podwójnymi bliznami. „Dojono" je zatem już dwukrotnie w dwuletnich odstępach. Jeżeli przejdzie się z 10 kilometrów w kierunku wsi Ulam, gdzie niedawno była potyczka z partyzantami, można napotkać zupełnie młodze plantacje „chewy" — od wątłych roślinek do drzew grubości bambusa, gotowych już do eksploatacji.

W ciągu roku z jednego drzewa można „wydoić" dwa i pół kilograma czystego kauczuku, a ponieważ na jednym hektarze rośnie do 280 drzew — hektar zatem daje około 600 kg kauczuku. Po roku przechodzi się na następną działkę.

Kapitan szedł między drzewami. Nieoczekiwanie spoza drzew ukazał się Żu-Si-Mo. Chińczyk kłaniał się bardziej uniżenie niż zwykle. Był to znak, że zdarzyło się coś niedobrego.

Żu-Si-Mo podniósł głowę, mlasnął językiem i dwukrotnie na krzyż przeciągnął palcem w powietrzu.

— Oniemieliście? Cóż to za znaki? — głośno, lecz z mimowolnym niepokojem, zapytał kapitan. — Myślę, że trupy żołnierzy zabrano z plantacji?

— Zabrane, zabrane i pochowane panie kapitanie. — Tu Żu-Si-Mo wykonał ruch zapraszający kapitana, aby szedł za nim i skręcił w bok. Kapitan położywszy rękę na pistolecie, szedł w ślad za Chińczykiem, który zatrzymał się przed drzewem i ponownie nakreślił znak krzyża w powietrzu. Dopiero teraz Darfy spostrzegł, że wszystkie drzewa wokoło, były nacięte nożem na krzyż. Rany były całkiem świeże i na każdym drzewie widniały białe strugi soku, który zmarnował się, ściekając na ziemię. Kapitan prawie biegiem ruszył przed siebie badając wszystkie drzewa po kolei... Rzeczywiście. Wszędzie głębokie nacięcia na krzyż. „Chewy" były zniszczone. Dokonali tego bez wątpienia partyzanci, którzy w nocy pomordowali żołnierzy . Zniszczą w ten sposób wszystkie plantacje na Malajach. Kapitan chciał rzucić się na Chińczyka i obić go, ale przypomniał sobie co go czeka jutro i tylko zgrzytnął zębami.

Trzeba być spokojnym. Darfy zapalił fajkę.

— Prowadź do robotników — rozkazał.

Zarządca ruszył naprzód. Po kilku minutach byli koło pracujących. Wartownik stanął na baczność. Czterej inni żołnierze, strzegący kulisów byli niewidoczni. Nie było również kulisów. Żu-Si-Mo wydobył gwizdek, na głos którego przed kapitanem wyrósł kulis — dozorca. Kłaniając się podniósł rękę do czoła. Był to Hindus w czerwonym brudnym turbanie. W ręku trzymał krzywy nóż służący do nacinania pni drzew kauczukowych. Żu-Si-Mo zamienił z nim parę słów i Hindus powrócił do pracy.

Kapitan wszedł między rzędy drzew, gdzie na wpół nadzy, brązowi robotnicy nacinali ostrożnie korę „chewy" umocowując aluminiowe kubki, do których spływał cenny sok.

Malajów wśród kulisów prawie nie było. Wszyscy uciekli do partyzantów. Kapitan Darfy długo patrzył na białe krople spływające po pniach, na „krew drzew malajskich", z której wyrabia się opony dla samochodów Ameryki, Francji i Anglii i za którą trzeba było teraz prowadzić tę przeklętą wojnę.

*

(dalszy ciąg w następnym numerze)



Ilustrował N Cejtlin

„Żu-Si-Mo tylko się kłaniał...

TORPEDOWA SALWA

Tematem poniższego opowiadania, którego autorem jest znany pisarz radziecki
A. PUNCZENOK
są przeżycia załogi radzieckiego okrętu podwodnego podczas jednej z akcji w okresie II Wojny Światowej. Opowiadanie to zostało przetłumaczone ze zbiorku noszącego nazwę „Pro morskuju piechotu". Pierwsza część opowiadania, którą zamieściliśmy w numerze 3 „M.M.P." zawiera opis akcji, którą przedsięwziął wraz ze swą załogą, dowódca okrętu podwodnego, komandor ppor. Zajcew. W niezmiernie trudnych warunkach okręt przedostaje się do pilnie strzeżonej przystani. Z przystani tej odpływają codziennie faszystowskie transporty wiozące na front broń, amunicję oraz oddziały wojsk. Dowódca okrętu po krótkiej chwili namysłu decyduje się storpedować ładujący się właśnie transport, mimo, iż szanse ratunku po dokonanym ataku są znikome.

W tej chwili myślał on o jednym: załadowany transport stanowi niezłą gratkę. Po wystrzeleniu torped będzie można położyć się na dnie i czekać, cierpliwie czekać. Tak, tak — lec na dnie, tu właśnie, w najbardziej uczęszczanym miejscu. Niemcy z pewnością szukać będą po wszystkich zakątkach i może im nawet nie przyjdzie do głowy, żeby szukać tutaj. Prawie, że w bezpośrednim sąsiedztwie zatopionego transportu. Po tym Niemcy uspokoją się, a okręty znowuż wypłyną na morze...

— Przygotować aparaty! — zabrzmiał w tubie głos dowódcy.

Bosman zastygł w bezruchu, gotów w każdej chwili przełożyć ster do zanurzenia, aby natychmiast, gdy tylko torpedy opuszczą swe wyrzutnie zanurzyć okręt głębiej. Ostatnie sekundy przed komendą „Pal" były dla wszystkich długie i zda się, trwające wieki. Wreszcie w tubie rozległa się komenda:

— Wróć!

— Dlaczego „wróć" — zamruczał torpedysta Wasiljew. Cóż to znaczy „wróć"?

Z tuby głosowej dochodziła daleka pieśń dowódcy: „Ach za czem eta nocz tak była chorosza".

Wasiljew wskazał na tubę.

— Śpiewa!

— No więc co? — odpowiedział mu z gniewem Krupienia.

Ale tak, prawdę mówiąc Krupienia również nie rozumiał dlaczego Zajcew tak nagle zmienił decyzję. Jak topić to topić! Krupienia pływał z Zajcewem osiem lat z rzędu i znał go jako takiego, który nie lubił zmieniać decyzji. Mógł on całymi dniami tropić przeciwnika i śledzić go. Ale kiedy przychodziła pora... Wówczas Zajcew nie namyślał się — wówczas działał. Wszystko przewidziane i obliczone było już wcześniej.

Okręt znowu wypłynął na głębokość peryskopową. We wszystkich przedziałach zapadła głucha cisza, jeśli nie brać pod uwagę regularnego szumu motoru. Załoga z niecierpliwością oczekiwała dalszych rozkazów. Krupienia mimo woli przystawił ucho do tuby głosowej i ze zdziwieniem stwierdził, że pieśń brzmiała nadal.

— Uwaga! — dał się słyszeć w pewnej chwili głos dowódcy. — Przed nami transport przeciwnika. Na transport ten ładowane są w tej chwili czołgi, działa i amunicja. Czekamy, aż będzie pełny ładunek. Wówczas storpedujemy.

Krupienia dumnie spojrzał na Wasiljewa.



...Transport płonął i lada chwila groził wybuchem...

— No i co?

— Alboż ja co mówiłem? — Nasi — „Leningradczaki" nie nawalają...

Motory zahuczały jak gdyby nieco raźniej...

III.

Następnego dnia przedział środkowy okrętu przekształcił się w swego rodzaju kancelarię. Na stole oficera nawigacyjnego leżał schemat nieprzyjacielskiego transportu. Na schemacie tym widniało szereg znaków i uwag. Był to dokładny wykres, obrazujący rozmieszczenie ładunku w poszczególnych ładowniach. Wszelkie rozmowy, jakie toczyły się w tym dniu na okręcie, dotyczyły wyłącznie takich tematów, jak na przykład: ile amunicji można w ciągu doby załadować na transportowiec. Albo: ile średnich czołgów mieści się w jednej ładowni?

Ładowanie transportu odbywało się tak, jak gdyby nie było wojny. Nawet z przerwą na obiad. Niemcy wymachiwali rękoma, dając rozporządzenia gdzie i co należy ładować. Jedynie tylko jakiś pies jak oparzony biegał po nabrzeżu. Czyżby jego psie serce coś przeczuwało?

Podczas jednego z kolejnych wynurzeń na głębokość peryskopową, obserwujący Żużunadze zameldował:

— Ładowanie czołgów i artylerii zakończono. Na pokład wchodzą żołnierze...

Dowódca przylgnął twarzą do peryskopu. Ale w chwili, gdy Zajcew właśnie zamierzał rozpocząć obserwację, peryskop, widocznie uderzony czymś ciężkim nagle drgnął i w tejże chwili horyzont zasnuł się ciemną zasłoną. W takich wypadkach podwodników ratuje zazwyczaj opanowanie dowódcy i w takich chwilach załoga pilnie śledzi zachowanie się przełożonego. Tym razem było tak samo. W przeciągu krótkich, a jednocześnie długich, jakżeż bardzo długich sekund, wszyscy pytająco patrzyli na Zajcewa, on zaś szybko, lecz opanowanym ruchem opuszczał peryskop w dół.

— Do zanurzenia!

Oznaczało to, że wszystko jest w porządku.

Podsłuchowiec Czollaria starał się „wysłyszeć", co się dzieje w najbliższym otoczeniu okrętu. Ale wiele nie było słychać. Tylko skądś z daleka dochodził słaby szum śruby, który zresztą słychać było i przedtem.

— No i cóż oni tam szepczą? — zapytał dowódca.

— Czollaria w odpowiedzi rozłożył ręce.

— A może to był po prostu kawał drzewa? — zauważył oficer nawigacyjny — dryfował i natknął się na nasz peryskop...

Dowódca pomanewrował peryskopem, jak gdyby pragnąc przekonać się, czy nie został on uszkodzony, po czym rzekł:

— A może i nie drzewo. Zresztą wszystko jedno. Wynurzamy się i w każdym wypadku dajemy salwę torpedową. Torpedować transport należy w rejonie ładowni Nr 2. Po pierwsze: jest tam amunicja, po drugie: w pobliżu znajduje się kocioł.

— A potem? — zapytał ostrożnie oficer nawigacyjny.

— Potem — transport oczywiście tonie. No i pierwszorzędnie. A my spróbujemy wyrwać się z tej pułapki, płynąc w wynurzeniu. Wprawdzie to trochę bezczelnie, ale... prawidłowo.

Był to nie tylko całkowicie nowy plan, ale zarówno nieoczekiwany jak i śmiały. Według pierwotnych zamierzeń natychmiast po salwie okręt winien był zanurzyć się i lec na dnie. Obliczenia opierały się na nieprawdopodobieństwie, aby Niemcy szukali okrętu w najbardziej uczęszczanym miejscu. Teraz wszystko ulegało całkowitej zmianie. W szczelnie zaminowanej i zabezpieczonej sieciami zagrodowymi zatoce, okręt torpeduje transport, wynurza się i walcząc przedziera się na morze. To już nie była odwaga, ale po prostu zuchwałość. Drugiego wyjścia jednak nie było: zapas tlenu wyczerpywał się i dłuższe przebywanie na dnie nie zdałoby się na nic. A zresztą kto wie, kiedy Niemcom znudzi się szukać.

Zajcew włączył mikrofon:

— Uwaga — rozpoczynamy atak!

Okręt powoli się wynurzał. Zajcew wysuwał peryskop.

— Bałwany! — krzyknął nagle ze złością, oglądając coś na horyzoncie. — I pomyśleć, że przez takich bałwanów, mogłaby być nieprzyjemność. Przygotować dla nich granaty.

Tuż obok okrętu wolno kołysała się na falach niemiecka łódź. Prawdopodobnie zgasł na niej motor i łódź ta dryfowała z wiatrem. Dwóch Niemców zawzięcie kłóciło się ze sobą i to tak zawzięcie, że nawet żaden z nich nie zwrócił uwagi, jak pięć minut temu zawadzili o peryskop podwodnego okrętu.

— Do torpedowania! — rozległ się długo oczekiwany rozkaz, po czym dowódca lekko westchnął, jak gdyby zamarł na chwilę i nagle:

— Pal!

Salwę dano z minimalnej odległości. Huczały motory, zabulgotała woda...... okręt wypływał. Zegar równo odmierzał sekundy. Zdawało się, że torpedy przemknęły tuż pod samym okrętem. Coś niewidzialnego, potężnego i o piekielnej sile wstrząsnęło kadłubem. Zamigotały elektryczne lampki. Tyle wrażeń, że trudno byłoby je poszeregować. Wszystko działo się jak gdyby jednocześnie. Salwa torpedowa. Wybuch. Wynurzenie. I oto już tchnęło chłodem z włazu. Obsługa dział zajmowała stanowiska. W zatoce szalała panika. Wszystko cokolwiek żyło, starało się uciec jak najdalej od najgroźniejszego niebezpieczeństwa — transportu. Transport zaś płonął i lada chwila groził wybuchem. Wysoki słup ognia i burego, brudnego dymu wznosił się wysoko nad zatoką.

— Uciekają dranie — cieszył się Zajcew — rozbiegają się. — Zaraz, za chwilkę zaczną eksplodować pociski i kociołek pofrunie... — Działko pierwsze i drugie — ognia! — Całą naprzód!

Okręt szedł prosto na sieci zagrodowe. Głucho zagrzmiały pierwsze artyleryjskie wystrzały. Artylerzyści ogniem bezpośrednim bili w stawiacze sieci zagrodowych.

— W łódź — ognia! — krzyknął dowódca — w tą przeklętą łódź, żeby na drugi raz uważała na peryskop...

W oczach marynarzy tańczyły radosne ogniki. Tam gdzie stał do niedawna transport wyrastała teraz czarna, nieforemna chmura. Chmura ta wybuchała, rozszerzała się i rozpływała nad zatoką. Jeden ze stawiaczy sieci przechylił się i przykrył ciemnym dymem, drugi zaś uciekał, nie próbując nawet się ostrzeliwać. Wyjście na morze było wolne. W przodzie majaczyła szeroka i gładka powierzchnia. Okręt powoli zanurzał się.

Minęło zaledwie pół godziny, gdy gdzieś z boku rozległy się wybuchy pierwszych bomb głębinowych.

W tubie głosowej znowuż cicho, lecz tym razem jakoś uroczyście brzmiał głos dowódcy.

— Ach za czem eta nocz tak była chorosza...

W przedziale rufowym stary bosman Krupienia pytał swych podwładnych:

— No i co?

Torpedysta zaś Wasiljew wyprężył pierś i chodził już tak stale, dumnie wyprostowany.

— Oho „Leningradczaki" nie nawalają.

A kiedy wybuchy bomb ucichły już zupełnie, Wasiljew podszedł do Krupienia.

— Pozwólcie bosmanie zwrócić się przez tubę głosową do dowódcy okrętu. Ot, chciałoby się w takiej chwili pogadać ze swym ziomkiem...

— Pozwalam — kiwnął głową Krupienia.

Wasiljew podszedł do tuby, ale nagle zapomniał co chciał powiedzieć.

— Komandorze... tego, no jak to... co to ja chciałem powiedzieć... no, że — aha — jak to dalej się śpiewa...

I tuba odpowiedziała groźnie:

— Przestać gadać na tematy nie służbowe — a po chwili głośno zaśpiewał: „Polubił ja jejo, polubił gariaczo"...

Motory zawyły równo i zdawało się nawet, że huczały na właściwą melodię, jak gdyby akompaniując dowódcy.

A. PUNCZENOK

(Tłumaczył S. B.)

Felieton niemorski

DWIE ROCZNICE

Czy pamiętacie ten krótki, a jakże radosny komunikat sprzed czterech lat donoszący o tym, że oddziały I i II Armii Wojska Polskiego, działając wspólnie z Armią Radziecką, sforsowały Odrę i Nysę Łużycką? Być może przeczytaliście te słowa w którymś z dzienników, niezupełnie zdając sobie sprawę z istotnej wagi tego wydarzenia. To jedno jest całkowicie pewne, że słowa te uradowały każdego.

Każdy Polak czuł się w te dni szczęśliwy i dumny, że nareszcie hitlerowskie Niemcy poczują na własnej ziemi ciężar, rozpętanej przez siebie wojny, chociaż być może nie każdy zastanowił się nad tym, jak do tego doszło i dzięki czemu żołnierz polski mógł w zwycięskim pochodzie przekroczyć Odrę i Nysę? A odpowiedź na to pytanie można było znaleźć w tychże samych dziennikach, w których w parę dni po sforsowaniu Odry i Nysy ukazała się wiadomość o tym, że dnia 21 kwietnia 1945 r. został oficjalnie podpisany polsko-radziecki pakt o przyjaźni i wzajemnej pomocy. Wystarczy zestawić te dwa ważne, historyczne fakty, by zrozumieć, jak doszło do powstania Odrodzonego Wojska Polskiego, do jego zwycięstw do wyzwolenia i utrwalenia Odrodzonej, Demokratycznej Polski.

Przyjaźń narodu radzieckiego i pomoc jaką okazał nam rząd radziecki, pochodzi jednak z okresu znacznie wcześniejszego, niż podpisany pakt. Rząd ZSRR nie czekał na umowę, by przyjść z pomocą, lecz już w 1943 r. udzielił jej, organizującej się w tym czasie 1 Dywizji WP im. Tadeusza Kościuszki Zorganizowana przez Związek Patriotów Polskich dywizja, dzięki wydatnej bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego wkrótce rozrosła się w I Korpus, a później w I Armię WP.

Potęga Związku Radzieckiego, siła i bohaterstwo jego sławnej Armii umożliwiły nie tylko wyzwolenie naszego kraju, ale i korzystne przesunięcie granicy nad Odrę i Nysę, umożliwiło żołnierzowi Odrodzonego Wojska Polskiego wzięcie udziału w ostatecznej zwycięskiej ofensywie. Dzięki sojuszowi ze Związkiem Radzieckim i jego potężną Armią, żołnierzowi polskiemu przypadł w udziale największy sukces naszej historii — zatknięcia biało-czerwonego sztandaru, obok sztandaru czerwonego, w stolicy Niemiec, w Berlinie.

Zbiegające się w kwietniu dwie rocznice — układu o pomocy i przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i sforsowania Odry i Nysy przez Odrodzone Wojsko Polskie wiążą się ściśle ze sobą. Przez cztery lata, jakie ubiegły od tych chwil, sojusz ten jeszcze bardziej zacieśnił się i utrwalił i jeszcze większe posiada dla nas znaczenie. Dziś, gdy w miejsce faszystowskich Niemiec podnosi się nad światem zmora amerykańskiego imperializmu, pojawia się groźba odrodzenia faszystowskich Niemiec, groźba nowej wojny i próba narzucenia wolnym ludom niewoli dolara, jedyną siłą i jedyną gwarancją utrzymania światowego pokoju jest znowu potężny nasz sojusznik — Związek Radziecki. Wypróbowana w ciężkich chwilach jego przyjaźń i pomoc daje nam pewność, że wolność naszego kraju nie zostanie naruszona Związek Radziecki stoi na straży światowego pokoju, na straży wolności wszystkich narodów, na straży wolności naszej Odrodzonej Ojczyzny i jej granic i dlatego sojusz i przyjaźń z Ojczyzną Socjalizmu — to gwarancja bezpieczeństwa, wolności i pokoju.

JAN ORLEWICZ



Sygnalizacja MORSKA

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY

Wszyscy przypominamy sobie, że kiedy w latach swej młodości czytaliśmy nieraz opowieści podróżników o egzotycznych krajach, zadziwiał nas często jeden fakt: — oto plemiona murzyńskie bez żadnych urządzeń technicznych potrafią przesyłać sobie wiadomości na odległość w jakiś tajemniczy nieznany nam bliżej sposób.

Istotnie, rzecz zastanawiająca. Spójrzmy jednak na te „dziwne" rzeczy z innego punktu widzenia. Ludzie przesyłają sobie wiadomości na odległość. Czy robią to tylko mieszkańcy Czarnego Lądu? Robimy to wszyscy codziennie. Piszemy listy, nadajemy telegramy, rozmawiamy przez telefon. słuchamy sygnałów radiowych. Życie bez porozumienia się na odległość byłoby bardzo skomplikowane. Komunikowanie się na odległość jest równie ważne w naszym codziennym życiu na lądzie, jak i na morzu z tą jednak różnicą, że w tych ostatnich okolicznościach odbywa się ono w nieco trudniejszych warunkach. Poczciwy listonosz musiałby być tu zastąpiony nieco bardziej skomplikowanymi środkami. O tych właśnie środkach, czyli inaczej mówiąc o sygnalizacji morskiej będzie właśnie mowa w poniższym artykule.

Ale wróćmy więc na chwilę do naszego listonosza. Na morzu również możemy przesyłać listy. Niestety, w bardzo ograniczonym zasięgu, bo zaledwie na odległość kilkudziesięciu metrów. Robi się to przy pomocy dwu sposobów. Jeden, to szczelna puszka uwiązana na lince i wyrzucona za rufę. Puszkę tę można z wody podnieść i zabrać włożony tam list. Drugi sposób, wymaga posiadania specjalnej strzelby. Specjalnej dlatego, że pocisk jej składa się z ciężarka i przymocowanej do niego mocnej, cienkiej linki. Wystrzelając ten nabój, podaje się niejako jeden koniec linki na idący obok statek. Do drugiego końca przymocowujemy znów szczelną puszkę, do której wkładamy pismo. Adresat musi wciągnąć linkę na pokład a z niej przeznaczoną dla siebie wiadomość.

Niejednemu z czytelników zdarzyło się pewnie widzieć marynarzy, którzy stojąc w dobrze widocznych miejscach uporczywie wymachiwali dwoma kolorowymi chorągiewkami. Przekazywali oni wiadomości przy pomocy tzw. „semaforu". Sposób ten polega na tym, że każdej literze alfabetu odpowiada inny układ rąk, w których trzyma się kolorowe chorągiewki, aby nadawane sygnały były widoczne nawet z większej odległości. Zmieniając układ rąk, nadaje się poszczególne litery — a za tym słowa i całe zdania. Sposób ten jest używany jednak na stosunkowo małe odległości i należy do tzw. dziennych, optycznych środków sygnalizacji.

Do tego samego rodzaju należy sygnalizacja flagami. O ile w semaforze każdej literze odpowiada inne położenie rąk, o tyle w tym wypadku każdej literze alfabetu i każdej cyfrze — odpowiada flaga. Flagi są różnokolorowe i posiadają rozmaite rysunki, tak pomyślane aby je można było łatwo rozróżnić.

Sygnalizacja flagami jest klasycznym morskim sposobem przekazywania wiadomości. Różni się ona od semaforu w sposób zasadniczy. Nie nadaje się flagami całych słów, ale używa się sygnałów umówionych, stanowiących grupy jedno, dwu, trzy, cztery, pięcio flagowe. Każdej grupie flag odpowiada treść składająca się z całego zdania. Zarówno sygnały grupowe jak i treść ich, ułożone są według pewnego systemu w specjalnej księdze. Ta Księga Sygnałowa, nazywa się także Kodem.

Wiemy wszyscy, że żegluga po morzach świata dostępna jest dla wszystkich. Pływają więc po Siedmiu Morzach przedstawiciele wielu narodów, mówiący wielu językami. Aby te wielojęzyczne rzesze żeglarzy mogły się porozumieć, trzeba było znaleźć jakiś sposób ułatwiający. Sygnały flagowe ułożono w międzynarodowej księdze sygnałów. Dla wszystkich narodów mają one jednakowe znaczenie, z tym, że w księgach sygnałowych treść sygnałów jest podana w ich własnych językach. W ten sposób można się porozumiewać na morzu ze wszystkimi statkami, nie znając obcych języków. Trzeba tu jeszcze dodać, że sygnały w Księdze Sygnałów, podzielone są na rozmaite działy jak: pilne pilotowe, zwykłe, specjalne i geograficzne. Omówiony jest także dokładnie sposób, w jaki należy sygnalizację przeprowadzać. Księga Sygnałowa nie tylko umożliwia sygnalizację flagami, a można przy pomocy niej porozumiewać się także w nocy znakami alfabetu Morse nadawanymi światłem. Używa się przy tym albo tzw. szczytówki (lampy widocznej dokoła horyzontu i umieszczonej na maszcie) albo specjalnych małych reflektorów sygnałowych. Przy takiej korespondencji zaznacza się na początku słowem „Kod", że używać się bę-

dzie Księgi Sygnałowej. Można oczywiście przy pomocy znaków świetlnych korespondować także „tekstem otwartym", to znaczy normalnymi słowami ułożonymi w zdania, z tym zastrzeżeniem, że obaj korespondujący muszą znać język, którym się posługują.

Trudno sobie w dzisiejszych czasach wyobrazić statek, który by nie miał urządzenia radiowego nadawczo - odbiorczego. Radio umożliwia odbieranie na morzu rozmaitych sygnałów i komunikatów. Wspomnimy choćby tylko komunikaty meteorologiczne, które mają bardzo duże znaczenie dla żeglugi, albo słynny sygnał S.O.S. wzywający pomocy.

Sygnalizacja radiowa odbywa się także w rozmaity sposób. Możemy rozmawiać przez radio albo przy pomocy znaków Morse, czyli używać tzw. radiotelegrafu, albo przy pomocy głosu czyli radiofonii.

Zagadnienie międzynarodowego porozumiewania się, zostało rozwiązane podobnie jak w sygnalizacji flagami. Istnieje tzw. Radio-Kod Międzynarodowy, który umożliwia korespondencję bez względu na znajomość języka obcego. Jeżeli kwestia języka nie przedstawia trudności, bardzo chętnie używa się na morzu radiotelefonu.

Wyobraźmy sobie jak to było w ostatniej wojnie. Na morzu posuwa się po swoim kursie konwój złożony z wielu statków. Zespół taki mimo że pracuje według bardzo ścisłych instrukcyj, z powodu swej liczebności jest bardzo bezwładny i trudny do opanowania. Jakże bardzo przydawał się w takich wypadkach radiotelefon, który pozwalał bez zwłoki wydawać doraźne zarządzenia, czy przesyłać meldunki.

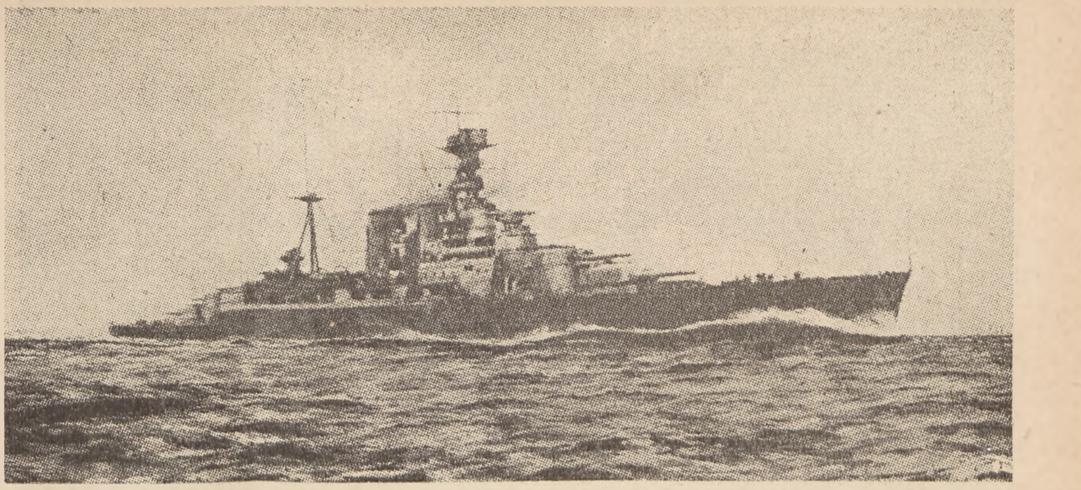
Omówiliśmy pokrótce zasadnicze sposoby sygnalizacji na morzu. Nie jest to oczywiście, wszystko co można na ten temat powiedzieć. Była tu bowiem mowa jedynie o nawiązywaniu łączności między statkami, czy też między statkiem, a lądem. Żegluga wymaga niemal na każdym kroku sygnalizacji. Uprzytomnijmy sobie, że każdy statek czy okręt jest mechanizmem o dużych rozmiarach, w którym na rozmaitych miejscach pracują ludzie. W czasie pracy, a szczególnie w wypadkach wyjątkowych, jak zła pogoda czy niebezpieczeństwo, niezbędna jest możność porozumienia. Stosuje się więc rozmaite sposoby jak: rury głosowe, telefony czy też sygnalizacja alarmowa.

Innym ważnym działem jest sygnalizacja manewrowa. W portach, czy na trasach bardziej uczęszczanych odbywa się intensywny ruch jednostek pływających. Ruch ten wymaga regulowania. Istnieją więc międzynarodowe przepisy ruchu na morzu. Każdy większy port ma swoje specjalne dodatkowe przepisy. Sprawny ruch statków wymaga sygnalizacji świetlnej.

W krótkim artykule niesposób zagłębiać się w drobniejsze szczegóły zagadnienia sygnalizacji. Zostały tu jedynie naszkicowane zasadnicze sposoby sygnalizacyjne po to, aby umożliwić czytelnikowi uzmysłowienie sobie jej doniosłej roli.

KPT. MAR. JÓZEF GÓRNY





Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ

NAD GROBEM „HOOD'A"

W. STYRYJCZYK

Na dnie Północnego Atlantyku leży chluba budownictwa okrętowego Wielkiej Brytanii — krążownik liniowy „HOOD", okręt, który miał obrazować doskonałość klasy „capital ships".

Zginął tam podczas ostatniej wojny światowej bezsławnie, strącony w odmęty drugą salwą artylerii pancernika „Bismarck", przynosząc admiralicji brytyjskiej stratę 1 200 ludzi i ponad 6 milionów funtów szterlingów.

Taki koniec okrętu, ongiś wyjątkowo rozreklamowanego, wywołał duże zaskoczenie wśród budowniczych morskich i liczne domysły publicystyki fachowej, mocno tonowane cenzurą wojenną. Wyczerpujące i słuszne wyjaśnienie tragedii „HOOD'A", dał znany twórca naukowej „teorii okrętu" i zasłużony inż. b. o. — akademik ZSRR Aleksy N. Kryłow (zmarł w r. 1945).

Przytaczam najcenniejsze jego wypowiedzi i obliczenia. Rewelacyjna ich treść nie została dotychczas przez nikogo ani zakwestionowana, ani tym bardziej obalona.

Akademik A. N. Kryłow spotkał się w Londynie w r. 1922 z czołowym b. o. Anglii Sir Eustachym D'Eyncourt, który jeszcze na wiosennym posiedzeniu I. N. A. (Instytut Architektury Morskiej) w r. 1920 ujawnił charakterystykę krążownika liniowego „Hood", którego plany zostały zatwierdzone we wrześniu r. 1916.

CHARAKTERYSTYKA „HOOD'A"

Główne wymiary tego okretu były następujące: długość największa (manewrowa) 262 mtr., szerokość 31,8 mtr., zanurzenie 8,7 mtr., wyporność 41 200 t., moc na wałach 144 000 SHP, szybkość 31/32 węzły, bojowy zapas paliwa 4 000 t.

Uzbrojenie składało się z 8 dział 15-calowych (38 cm), dwunastu 5,5 cal., czterech — 4 cal. pltn., dwóch wyrzutni torpedowych (21 cal) podwodnych i dwóch nawodnych. Pancerz burt — w środku 12,7 i 5 cali, dziób i rufa — 6 cali. Wieże armatnie 15 i 11 cali, barbety 12 cali.

Natomiast pokłady miały tylko 1 cal do 1,5, niektóre nawet — 3/4 cala, tylko ukośne przyburtowe — 2 cale.

Na początku „Hood" był planowany na 36 300 t. Po bitwie Jutlandzkiej (31 maja 1916 r.) komisja zażądała zmian i przy zwiększeniu wymagań od artylerii ciężkiej, (kąt podniesienia dział został obecnie zwiększony do 30 stopni), bezpieczeństwa przeciwpożarowego komór amunicyjnych, wydajności kanałów wentylacyjnych, zapewnienia zalet pływalności za pomocą „buli" (wzdęć kadłuba) przeciwtorpedowych spowodowała, że okręt miał mieć ostatecznie 41 200 t. wyporności. Ciekawe, że poziomy czterech wież, a więc poziomy osi każdej pary dział najcięższych były różne, licząc od stępki: wieża I — 9,75 m, II — 12,8 m, III — 9,63 m i IV — 6,62 m, a więc rozbieżność dopuszczania między najwyższą a najniższą wieżą wynosiła 6,18 m.

W oficjalnym sprawozdaniu do I. N. A. Sir E. D'Eyncourt wbrew poglądom, że należy budować okręty podwodne i półpodwodne, wypowiedział się za budową krążownika.

DLACZEGO „CAPITAL SHIP"?

Aczkolwiek na próbach „Hood" przy 150 000 SHP mocy osiągnął 32,7 węzła, zasoby pieniężne admiralicji z końcem I Wojny Światowej nie pozwoliły na dokończenie słabo zaawansowanych w budowie na stoczniach trzech innych okrętów typu „Hood". Budowa okrętów „Anson" i „Howe" została wstrzymana. W ten sposób już przed 25 latami „Hood" był okrętem, w którym zespoliły się wszystkie potrzeby natarcia i obrony, które mogła przewidzieć admiralicja brytyjska, przy uzgodnieniu swych programów raczej z budowniczymi Imperium niż zależnymi od nich budowniczymi okrętów.

Marynarz angielski natomiast zapytany dlaczego okrętom nadano nazwę „capital ship", odrzekł bez namysłu: „Bo, bezpośrednią korzyść z nich ma kapitał, a pośrednią — to dopiero się okaże".

Flota niemiecka posiadała podczas minionej wojny dwa okręty „Bismarck" i „Tirpitz", prawie identycznych rozmiarów z „Hood'em", tak samo uzbrojone w 8 dział 38 cm i tak samo mocno opancerzone na burtach. Pokłady jednak miały mądrzej zabezpieczone — od trafień stromych. Szybkość tych okrętów wynosiła również 32 węzły. „Bismarck" był gotów pierwszy i wyszedł na Północny Atlantyk na działania przeciwkonwojowe.

Anglicy wysłali przeciw niemu „Hood'a" i najnowszy pancernik „Prince of Wales". 24 maja 1941 r. doszło do spotkania. „Bismarck" drugą salwą na odległość 20 000 m trafił „Hood'a", który wyleciał w powietrze — pocisk lub pociski przedostały się do komór amunicyjnych. Nikt nie został uratowany. „Bismarck" natychmiast przeniósł ogień na „Księcia Walii", ale ten ostatni walki nie przyjął. Nie czekając na drugą salwę ukrył się za zasłoną dymną, uchodząc z zagrożonego odcinka. Dwa samoloty otrzymały jedynie rozkaz niestracenia z oczu „Bismarcka" i utrzymania stałej radio-łączności z dowództwem.

Dalsze losy „Bismarcka" są znane. Należy podkreślić fakt, że pierwsze bardzo poważne uszkodzenia mianowicie śrub i steru, zadała niemieckiemu okrętowi torpeda lotnicza tak, że 5 okrętów liniowych, 7 krążowników i około tuzina niszczycieli wysłanych za nim w pogoń nie miały specjalnie trudnego zadania przy jego likwidacji, uwzględniając bardzo osłabione zdolności manewrowe nieprzyjaciela.

OKRĘT — BLUFF

A teraz — analiza walki tych dwóch olbrzymów dokonana przez Kryłowa. Rozwiązanie tajemnicy straty „Hood'a" jest proste i logiczne:

a) „Hood" nie posiadał współczesnego pancerza pokładowego,

b) „Hood" nie powinien był przyjmować walki na odległość 20 000 m, bo wtedy pocisk 38 cm spada pod kątem 60 stopni i przebija pokłady jak tekturę, dostając się łatwo do komór amunicyjnych.

c) „Hood" korzystając z zasłony dymnej powinien był wymanewrować na odległość 10 000 m od wroga. Wtedy pociski spadałyby pod kątem 10 stopni i ześlizgiwały się nawet na 1,5 cal. pokładzie. Burtowe trafienia natomiast nie były dla niego niebezpieczne.

d) Prochy brytyjskie nie zawierające skutecznych katalizatorów nie spalają się łagodnie a więc jeden celny pocisk do komory wystarcza aby spowodować potężny wybuch.

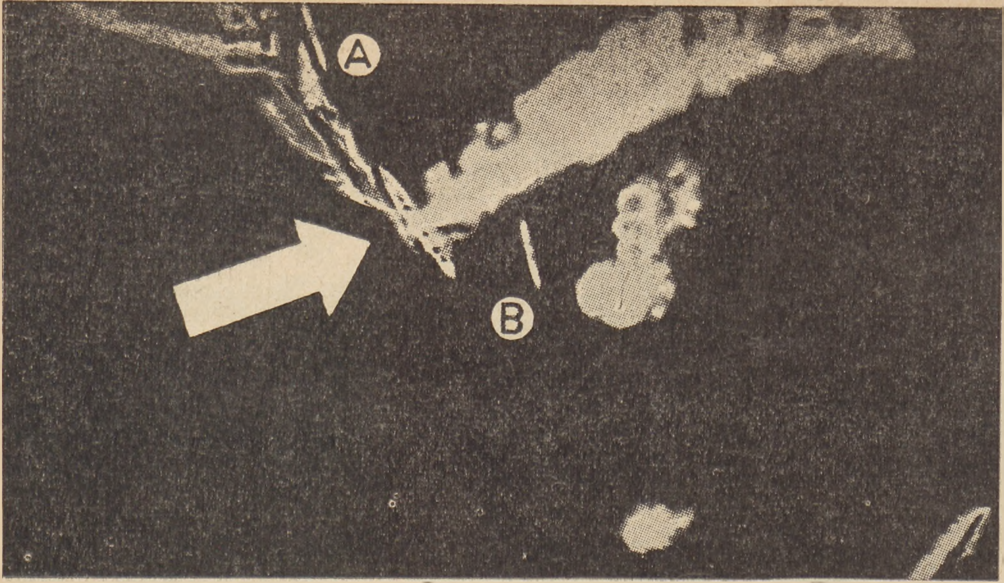
Wnioski:

a) Dowódca „Hood'a" powinien był zajrzeć do tabeli strzelniczych 38 cm i formularza taktycznego swego okrętu. Przyjmując walkę na odległość 20 000 m naraził swój okręt na zgubę.

b) „Hood" od czasu wstąpienia do służby aż do II Wojny Światowej był kilkakrotnie „modernizowany". Szybkości nie uzupełniono jednak odpowiednim pancerzem na pokładach czyli „Hood" pozostał okrętem - „bluffem" (szczególnie dla nieświadomego podatnika).

Ten grób na Północnym Atlantyku powinien zawsze przypominać naśladowcom Sir E. D'Eyncourta, że bluff w nauce wojskowej nie popłaca.

W. STYRYJCZYK



NO PASARAN!

14 KWIETNIA REPUBLIKAŃSKA HISZPANIA OBCHODZI SWE ŚWIĘTO NARODOWE. WOJNA O WOLNOŚĆ LUDU HISZPAŃSKIEGO NIE SKOŃCZYŁA SIĘ POD GRUZAMI GUERNIKI CZY MADRYTU. WOJNA TA TRWA NADAL I TRWAĆ BĘDZIE TAK DŁUGO, DOPÓKI ISTNIEJE DYKTATORSKI REŻYM FRANCO I DOPÓKI SZALEJE FASZYSTOWSKI TERROR FALANGISTÓW. W R. 1948 NA KONGRESIE INTELEKTUALISTÓW WE WROCŁAWIU GENIALNY PUBLICYSTA RADZIECKI ILIA ERENBURG PRZYPOMNIAŁ SŁOWA JEDNEGO Z ŻOŁNIERZY DEMOKRATYCZNEJ HISZPANII: „ZWYCIĘŻYMY, BO Z NAMI JEST JUTRO!" — „HISZPANIA JEST JESZCZE W KAJDANACH, TRWAŁOŚCI KTÓRYCH STRZEGĄ RZEKOMI DEMOKRACI ZACHODU — MÓWI ERENBURG — ALE ÓW ŻOŁNIERZ MIAŁ RACJĘ, ZWYCIĘŻYMY, MY, LUDZIE POKOJU, BRATERSTWA I PRACY, ZWYCIĘŻYMY, BO Z NAMI JEST JUTRO!".

WYBUCH WOJNY

17 lipca 1936 roku w Maroku faszyści gotowali się pośpiesznie do wyprawy na Hiszpanię. W Melilli czekały transportowce oraz trzy niszczyciele, które stanowić miały eskortę konwoju. Początkowo mogło się wydawać, że wszystko znajduje się w jaknajlepszym porządku. Kiedy jednak w nocy na 19 lipca załadowano pierwsze oddziały na transportowce, a niszczyciele odkotwiczyły — na okrętach wybuchł bunt marynarzy. Faszystowscy dowódcy próbowali jeszcze w ostatniej chwili umyślnie spowodować awarię, ale przeszkodzili temu marynarze. Okręty wyszły z portu zaciemnione i pod dowództwem podoficerów, a o świcie zaatakowały konwój.

Tak wyglądała starannie tuszowana przez prasę faszystowską rzeczywistość, tak reagował lud hiszpański na terrorystyczne posunięcie Franco. Niejednokrotnie oficerowie próbowali przeprowadzić okręty na stronę faszystów, ale marynarze byli wcześniej i lepiej poinformowani o rozwoju wypadków, bo przecież w ich rękach znajdowała się łączność, ich radiotelegrafiści siedzieli w radiostacjach i odbierali instrukcje nie z Maroka, a wprost z Madrytu. Na wszystkich okrętach zawiązane zostały marynarskie „Komitety Obrony Republiki", których zadaniem było nie dopuścić do oddania okrętów faszystom. „Komitetom Obrony Republiki" zawdzięczać należy, że takie okręty liniowe jak „Jaime I", albo „Mendez Nunez" nie dostały się w ręce faszystów.

Krążownik „Mendez Nunez" na przykład zaliczany był początkowo do sił faszystowskich, gdyż znajdował się w Gwinei, tymczasem w drodze de Ferrolu okręt opanowany został przez marynarzy i zamiast w Ferrolu niespodziewanie zjawił się w Maladze.

W pierwszych dniach wojny potwierdziło się, że kadra oficerska złożona w znacznej części z ludzi tzw. „apolitycznych", w rzeczywistości zaś zmanierowanych paniczów i wrogów ludu — miała być ową „piątą kolumną" w marynarce, na którą tak bardzo liczył Franco. To skłoniło rząd republikański do natychmiastowej zmiany struktury organizacyjnej marynarki i utworzenia Ludowej Marynarki Wojennej.

„PAŃSTWA ZAINTERESOWANE ZACHOWUJĄ NEUTRALNOŚĆ"

Kiedy eskadra republikańska zawinęła w pierwszych dniach wojny na redę Tangeru, komisja, powołana spośród przedstawicieli Anglii, Włoch, Francji i Portugalii zażądała pod dyktando gen. Franco — natychmiastowego opuszczenia portu, motywując postanowienie swoje między innymi faktem, że okręty znajdujące się jedynie w rękach marynarzy nie mają prawa chronić się w zatoce Tangeru.

Od początku wojny pojawiły się u brzegów Hiszpanii okręty wojenne „państw zainteresowanych" — Anglii. Niemiec i Włoch. Niemcy i Włochy od chwili wybuchu wojny nie ukrywały, że one właśnie stoją za plecami generała Franco, że one dostarczają mu broni, samolotów, instruktorów itd. Okręty niemieckie i włoskie, jak zobaczymy dalej, prowadziły bezpośrednio działania bojowe przeciwko Ludowej Hiszpanii. Anglia i Francja, gdzie u władzy była wówczas partia socjalistyczna z Leonem Blumem na czele, zachowały oficjalnie neutralność. „Neutralność" ta w praktyce sprowadzała się do blokowania wybrzeży Hiszpanii republikańskiej i do faktycznego popierania generała Franco i jego faszystowskich protektorów.

Bezpośredni udział włoskich i niemieckich sił zbrojnych na morzu świadczyć może najlepiej jaką rolę spełniali rzekomi „strażnicy bezpieczeństwa żeglugi" w rejonie operacyjnych wód hiszpańskich.

Niemiecki pancernik „Admirał Scheer" w bestialski sposób zmasakrował miasto Almeria, a niemieckie okręty podwodne zatopiły niejeden statek neutralny, zaprawiając się do przyszłej wojny korsarskiej. W operacjach brały udział okręty liniowe — „Leipzig", „Deutschland", „Admiral Scheer" oraz dyony torpedowców i okrętów pomocniczych. Atak rządowych samolotów hiszpańskich na pancernik „Deutschland" został przez Niemców sprowokowany i lotnicy republikańscy pewni byli że atakują krążownik faszystowski „Canaria". Okręty bowiem niemieckie, włoskie i brytyjskie pływały często w jednych zespołach z okrętami faszystowskimi, towarzysząc im w bojowych operacjach. Tak było np. w bitwie koło przylądka Palos, w której uczestniczyły okręty brytyjskie, albo w bitwie pod Cartagena — przy udziale „Leipzig'a".

Co do udziału floty włoskiej, to najlepszy dowód znaleźć można w faszystowskim wydawnictwie przedwojennym „Le Forze Armate", gdzie podano, że do dyspozycji gen. Franco oddano 149 okrętów wszelkiego rodzaju. Prócz tego 40 okrętów włoskich brało udział w 226 akcjach, łącznie z okupacją wyspy Ibiza oraz obroną Majorki. Włoskie okręty podwodne storpedowały krążownik „Miguel de Cervantes" i niszczyciel „Churruca", a prócz tego dziesiątki statków handlowych państw neutralnych.

Tak wyglądały rezultaty „utrzymywania bezpieczeństwa żeglugi" i zachowania „wzorowej neutralności".

FASZYSTOWSKIE ZBRODNIE NA MORZU

W czasie wojny domowej zbrodni na morzu dopuszczały się zarówno okręty włoskie, niemieckie jak i generała Franco. Liczne fakty zatopienia statków neutralnych — pasażerskich i transportowych bez ostrzeżenia, wbrew wszelkim przepisom prowadzenia wojny podwodnej, świadczą najdobitniej o praktykach faszystowskich. Należy zaznaczyć, że ataki podwodne na statki republikańskie i płynące do republikańskiej Hiszpanii, przeprowadzane były jeszcze wtedy, gdy oficjalnie w skład floty gen. Franco nie wchodził żaden okręt podwodny! A jak wytłumaczyć zatopienie na Morzu Egejskim, nieopodal wybrzeży Azji i włoskiego Dodekanezu — handlowego statku radzieckiego „Błagojew" przez „nieznany" okręt podwodny?

Nie wolno zapomnieć zatopienia tankowca republikańskiego „Campeador", do którego dołączyły nieopodal Sycylii dwa włoskie niszczyciele. Gdy zapadła noc jeden niszczyciel oświetlił nagle statek reflektorem a drugi otworzył bez uprzedzenia ogień, wskutek czego wybuchł pożar ropy i statek zatonął.

Chyba najdobitniej świadczy jednak o metodach faszystowskich fakt, że załogi rządowych statków handlowych, zatrzymanych na morzu, przez okręty wojenne Franco — były bez sądu rozstrzeliwane. Tak było na przykład z załogą „Mar Cantabrico".

ZWYCIĘSTWO FLOTY LUDOWEJ POD PALOS

Akcja Ludowej Marynarki Wojennej nie ograniczała się tylko do zabezpieczenia żeglugi handlowej. Zespoły krążowników i niszczycieli republikańskich bombardowały wybrzeża, znajdujące się w rękach faszystów oraz staczały częste boje z silniejszymi eskadrami gen. Franco, w skład których wchodziły, jak wspomniano poprzednio, „wypożyczone" okręty włoskie. Najpoważniejszy bój morski rozegrał się jednak dnia 6 marca 1938 roku koło przylądka Palos. Bitwa miała przebieg następujący:

Dnia 5 marca eskadra faszystowska w składzie krążowników „Baleares", „Canarias". i „Almirante Cervera", wyszła z Palmy. W drodze dołączyły do niej niszczyciele... brytyjskie „Kempenfeld" i „Boreas". Gdy eskadra szła w szyku torowym w kierunku przylądka Palos — została ona wykryta przez lotnictwo republiki. Na skutek tej wiadomości z Cartageny wysłano trzy niszczyciele, ubezpieczone przez krążowniki „Libertad" i „Mendez Nunez". Dnia 6 marca rano, o godz. 02.20, krążowniki faszystowskie zauważyły obydwa krążowniki republikańskie w odległości 3 000 m. Faszyści pierwsi rozpoczęli ogień, oświetlając przeciwnika rakietami świetlnymi. W trakcie walki nie zauważyli oni trzech niszczycieli republikańskich, które podpłynąwszy na nieznaczną odległość — wystrzeliły w kierunku eskadry Franco torpedy. W pewnym momencie rozległ się huk, a słup ognia trysnął u burty krążownika „Baleares", który zaczął tonąc. Obok „Baleares" zjawiły się natychmiast dwa niszczyciele... brytyjskie (na tytułowej ilustracji A i B), zajmując się ratowaniem załogi krążownika i pozwalając „Canarias" i „Almirante Calvera" nie zaprzestawać walki z eskadrą republikańską. W rzeczywistości jednak obydwa te okręty o walce zupełnie nie mogły marzyć na skutek zamieszania, jakie wywołał wśród załóg niespodziewany atak niszczycieli.

O godz 07.18 eskadra faszystowska została zaatakowana przez lotnictwo republikańskie, a po następnym ataku krążownik „Baleares" w chmurze dymu i pary zatonął... Przez cały czas bitwy okręty brytyjskie znajdowały się pomiędzy okrętami faszystowskimi — nic też dziwnego, że jeden z marynarzy brytyjskich został zabity odłamkiem bomby lotniczej zrzuconej na „Baleares". Dało to jednak powód do manifestacyjnego pogrzebu w Gibraltarze, na którym „rząd" generała Franco reprezentowany był przez specjalnie wysłanego delegata, a jednocześnie Franco nadesłał rządowi brytyjskiemu notę, w której wyraził swoją „gorącą wdzięczność marynarzom angielskim, którzy wykazali bohaterstwo i poświęcenie podczas ratowania marynarzy hiszpańskich (czytaj faszystowskich). Marynarka hiszpańska (czytaj faszystowska) zaciągnęła wobec marynarki brytyjskiej wielki dług wdzięczności, którego nie zapomni nigdy".

Na marginesie tego wypadku jedno z pism zachodnich wspomniało o postawie państw, które „biorąc czynny udział w wojnie, zachowują wzorową neutralność".

Pod przylądkiem Palos flota faszystowska poniosła największą stratę w wojnie domowej. Strata ta wykazała równocześnie wyższość sprawności załóg republikańskich od załóg faszystowskich.

*

Mimo licznych zwycięstw ludowej armii i marynarki — los wojny przesądził fakt, że na Republikańską Hiszpanię rzuciła się cała falanga faszyzmu Niemiec Włoch. Robotnicy i chłopi hiszpańscy oraz członkowie brygad międzynarodowych walczyli z przemocą wroga po bohatersku. Rozumieli oni, że nad Ebro bronią Warszawy albo Paryża, bronią sprawy pokoju i sprawiedliwości. Wojna taka nie mogła zakończyć się pod gruzami Guerniki czy Madrytu. W górach Sierra de Guadarrama czy Sierra de Esperanca do dziś walczą oddzielne grupy, wierne hasłom demokratycznym. Hiszpania jest jeszcze w kajdanach, trwałości których strzegą rzekomi demokraci Zachodu, ale zwyciężyć muszą ludzie braterstwa i pracy, bo do nich należy przyszłość.

SŁAWOMIR SIERECKI

T-55 ZAGINĄŁ

Wprost wierzyć się nie chce, że historia ta nie została wyjęta z opowiadań Vernego, Marryata, albo Maine Reida, że terenem akcji nie był Ocean Spokojny albo Atlantyk... Ale za autentycznością tej historii przemawiają fakty. — Mimo woli sięgam po mapę. Bałtyk wygląda tam jak niewielka niebieska plamka, około cztery centymetry długa i jeden centymetr szeroka. Na podziałce 1:25 000 000 — jeden centymetr równa się dwustu pięćdziesięciu kilometrom w rzeczywistości. Nie jest to więc znów taka sadzawka, jakby się niektórym zdawało. Niebieska plamka porysowana jest we wszystkich kierunkach czerwonymi liniami szlaków żeglugowych i przypomina w ten sposób jakąś ruchliwą arterię wielkomiejską, pokrzyżowaną splotami szyn tramwajowych. Zdawałoby się, że niesposób ominąć tam przygodnego spotkania. A jednak...

*

Olaf Nicholson ma niebieskie oczy i jasną czuprynę. Mówi wolno, swoim osobliwym fryzyjsko-jutlandzkim narzeczem, zaciągając się dymem fajki. Ubrany jest w ceratowy płaszcz, „zjudwestkę" i „zejmańskie" buty — sięgające do bioder. Typowy „Pecheur d' Island". Należy do załogi duńskiego kutra T-55, który 18 lutego wypłynął z Władysławowa na połów łososi.

Na nasze pytania — czy spodziewano się sztormu — odpowiada twierdząco. Owszem, sztormu się spodziewano. Rybacy przewidują nadejście niepogody nie gorzej od [illegible] — ale nie liczono, że sztorm nadleci tak szybko.

Jedliśmy właśnie śniadanie — opowiada Olaf — kuter stał na kotwicy, a sieci pławiły się w głębinie, kiedy nadciągnął wicher, a za nim rosnące z minuty na minutę grzywy fal. Już w pierwszych chwilach straciliśmy kotwicę, popękały liny od sieci, a siła motoru kutra okazała się za słaba, aby przeciwstawić się rozszalałemu morzu.

Pływałem już nie raz, nie dziesięć i nie sto — ktoż by zresztą to zliczył — opowiada dalej rybak — ale takiego sztormu nie pamiętam. Urodziłem się nad morzem i wychowałem nad morzem, a na połowy jeździłem już mając dwanaście lat — to jednak co się działo wtedy, było dla mnie nowe i straszne.

Kuter nie słuchał już steru, maszyna przestała pracować, pogasły światła, a naokoło nas huczał i pluł w oczy żółtą pianą — Bałtyk. Szalejąca, na domiar złego, burza śnieżna — pokryła skorupą cały pokład.

Tak minęła pierwsza noc tej upiornej podróży.

Zmarznięci, przemoknięci i głodni z radością powitaliśmy świt — pełni nadziei na spotkanie jakiegoś statku, czy na osłabienie sztormu. Bez żagli i motoru kuter nasz stał się igraszką dla sztormu, który ciskał nim jak piłką na spienione grzbiety fal, to znów spychał w wodne przepaście. Siła wiatru wynosiła 11 według skali Beauforta. Byliśmy na pełnym morzu.

Z opuchniętymi od wiatru i słonej wody oczyma na próżno oczekiwaliśmy ratunku. Tak rojny zwykle Bałtyk był teraz przeraźliwie pusty.

W takich warunkach przeżyliśmy długie siedem dni i siedem nocy... Któż jednak prócz nas zdaje sobie sprawę, co znaczyła ta liczba dla nas...

Siódmego dnia — wyczerpani, skostniali z zimna — spożyliśmy ostatnie okruchy chleba...

*

Dopiero ósmej nocy wycieńczonym rybakom napłynęła do serc nadzieja — wiatr zmienił kierunek. Ale potrzeba było jeszcze dalszych sześciu dni i nocy, aby znajdującym się u kresu sił rybakom zamajaczył na horyzoncie siny pas lądu. Zamajaczył zresztą na krótko — aby znów rozpłynąć się w wieczornej pomroce...

Zapadła noc — pełna wycia wichru i huku fal, oślepiająca wilgotnym pyłem śnieżycy i bryzgami morza...

O świcie czternastego dnia pechowy kuter zauważony został wreszcie z portu Władysławowa. Mimo szalejącego sztormu na morze wyszła motorowa łódź ratownicza, która dobiła do burty kutra w momencie — kiedy rozszalałe fale kładły go już na nadbrzeżnej mieliźnie.

*

— Nigdy tego nie zapomnę — mówi Olaf Nicholson. — To było straszne. Nie podobna tego opowiedzieć tak, jak myśmy to odczuwali tam... na pełnym morzu... Ale najgroźniejsze były noce. Czternaście nocy, w czasie których każda minuta wydawała się nam ostatnią.

— A co z połowem? — zadajemy jeszcze pytanie.

— No, cóż — następny połów zwróci chyba nam straty...

— Nie boicie się?

— Na morzu, jak na morzu — wiadomo — czasem nawet straszno, ale żebyście wiedzieli, jak po udanym rejsie smakuje potem przyrządzona w domu kawa... Olaf śmieje się i wypuszcza pod sufit kłąb niebieskiego dymu. — Bałtyk — mówi — ho... ho... to znów nie taka sadzawka!...

IRENA ORZEGOWSKA



Pechowy kuter duński T-55, o którym piszemy w powyższym artykule.

3

ZGODNIE Z ZAPOWIEDZIAMI KONTYNUUJEMY NASZ DOROCZNY

WIELKI KONKURS MORSKI

i przedstawiamy naszym Czytelnikom trzecią, a zarazem ostatnią serię ilustracji.

Zadaniem Uczestników konkursu jest odpowiedzieć na pytanie:

Co widzicie na zdjęciach?

*

Dla ułatwienia, pod każdą z zamieszczonych obok ilustracji podajemy cztery odpowiedzi, przy czym oczywiście tylko jedna z nich jest odpowiedzią właściwą. Określcie — która?

*

Na zamieszczonym poniżej kuponie konkursowym należy wpisać odpowiedzi, a następnie przesłać wycięty kupon do Redakcji naszego pisma: Warszawa, ul Widok 10, z adnotacją „Konkurs Morski". Termin nadesłania ostatniego kuponu (kuponu Nr 3) upływa z dniem 30 kwietnia 1949 r. (decyduje data stempla pocztowego).

Między uczestników Konkursu, którzy nadeślą w podanym terminie prawidłowe rozwiązania, zostanie rozlosowanych następujących

100 NAGRÓD

1—3: Po jednym pierwszorzędnym KAJAKU.
4—55: Po jednym bezpłatnym PRZEJEŹDZIE STATKIEM PŻP „GRYF" na trasie GDYNIA — SZCZECIN (ewent. SZCZECIN—GDYNIA) i z powrotem.
56—100: Po jednej wartościowej książce Wydawnictwa „Prasa Wojskowa", lub też po rocznej (ewent. półrocznej) prenumeracie miesięcznika „Morze i Marynarz Polski".

Losowanie nagród odbędzie się w Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego" w Warszawie, ul. Widok 10, w obecności Komitetu Konkursowego, w skład którego wejdą przedstawiciele Zarządu Głównego LM, Dowództwa Mar. Woj., Wyd. „Prasa Wojskowa" i Redakcji.

Rozstrzygnięcie Konkursu podamy w numerze 6 (czerwcowym) naszego miesięcznika.

A więc zaczynamy...

CO TO JEST?

KUPON KONKURSOWY Nr 3

1 ....
2 ....
3 ....
4 ....
5 ....
6 ....
7 ....
8 ....
9 ....
10 ....

⚓

Imię i nazwisko: ....

....

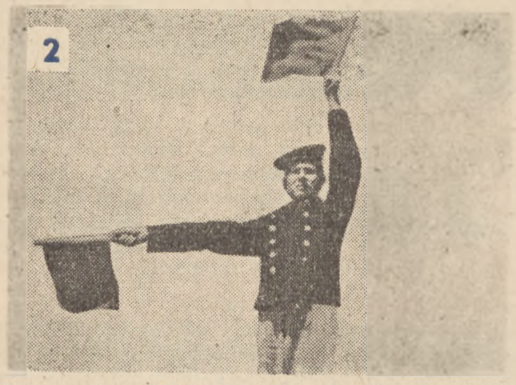
Adres: ....

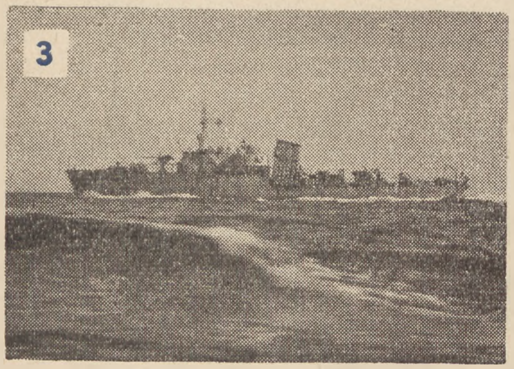
....

WYPEŁNIJ — WYTNIJ — WYŚLIJ

1

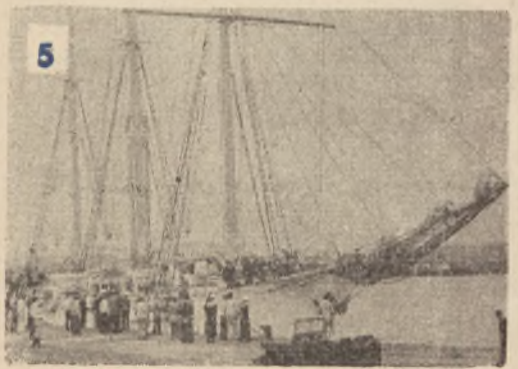
1 — słup, 2 — jol, 3 — kuter, 4 — kecz.

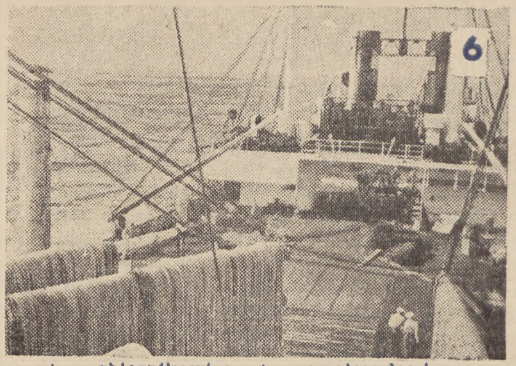
2

1 — K, 2 — J, 3 — Z, 4 — P.

3

1 — patrolowiec, 2 — ścigacz, 3 — trałowiec, 4 — niszczyciel.

4

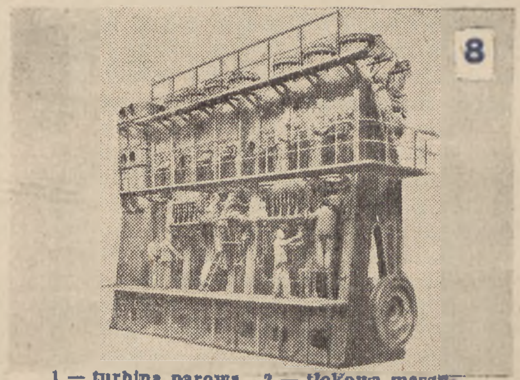
1 — włók, 2 — pławnica, 3 — żak, 4 — manca.

5

1 — „Dar Pomorza" 2 — „Iskra", 3 — „Zawisza Czarny", 4 — „Gen. Zaruski".

6

1 — zbiornikowiec, 2 — węglorudowiec, 3 — wielorybniczy, 4 — pasażerski.

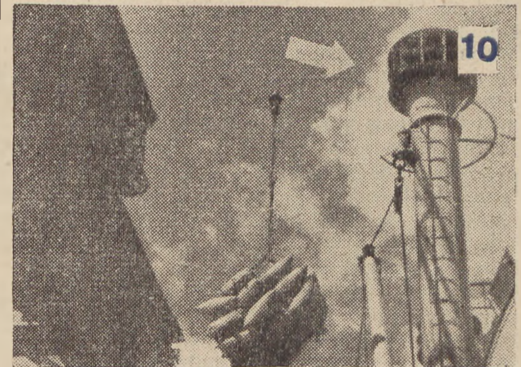
7

1 — gigantofon, 2 — reflektor promieni podczerwonych, 3 — syrena alarmowa, 4 — aparat dymotwórczy.

8

1 — turbina parowa, 2 — tłokowa maszyna parowa, 3 — motor elektryczny, 4 — Diesel okrętowy.

9

1 — W(oda), 2 — P(ort), 3 — S(nop), 4 — B(aran).

10

1 — odwietrznik, 2 — syrena alarmowa, 3 — antena radarowa, 4 — rotor Flettnera.



O TYM, JAK SEBASTIAN MUNSTER A.D.MDL WYOBRAŻAŁ SOBIE POTWORY MORSKIE, I CO O TYM MYŚLĄ WSPÓŁCZEŚNI, PATRZĄC DZIŚ NA NASZĄ OKŁADKĘ.

Wąż morski z Loch-Ness mimo, że okazał się tylko zwykłą kaczką dziennikarską, odegrał jednak niemałą rolę w pobudzeniu zainteresowania opinii publicznej sprawą badań podmorskich. W związku z pojawieniem się tego potwora ukazało się szereg interesujących artykułów na tematy fauny głębinowej we wszystkich niemal czasopismach świata, a ponadto wydano cały szereg wypowiedzi i prac naukowców na ten temat. Okazało się, że współczesna wiedza niewiele może powiedzieć o zwierzętach i roślinach głębin morskich i nie potrafi odpowiedzieć na pasjonujące cały świat pytanie:

CZY ISTNIEJE WĄŻ MORSKI?

Jakkolwiek nasz wąż morski z Loch Ness, podobnie jak i wiele podobnych sensacyjnych „odkryć" było tylko fantazją, to jednak uczeni przypuszczają, że w głębinach oceanów mogą rzeczywiście znajdować się bardzo oryginalne potwory morskie o fantastycznych kształtach. Wszystkie one, poczynając od znanego nam dobrze wieloryba, czy też ośmiornicy, są prawdopodobnie szczątkami dawnych epok rozwoju fauny.

Juliusz Verne opisał potwory morskie w słynnej swej książce pt. „20 tys. mil podmorskiej żeglugi". Ale trzeba przyznać, że już na wiele wieków przed Verne zagadka głębin dręczyła i pasjonowała uczonych i marynarzy. W starożytności i w wiekach średnich głęboko wierzono w istnienie i ukazywanie się ogromnych potworów morskich. Uczeni starali się je zbadać, lub przynajmniej w przybliżeniu opisać. Marynarze w owych czasach żeglowali w wielkim strachu przed tymi potworami, opowiadając o nich fantastyczne legendy. Opowieści takie spotykamy zresztą już u ludów morskich na pierwotnym nawet szczeblu rozwoju. Oczywiście są to wiadomości niepewne i bardzo niedokładne, przesadzone w miarę wieków, ale niewątpliwie przysłowiowa igła musiała być, zanim z niej zrobiono widły.

OD HOMERA DO... PICCARDA

Najwcześniejsze bodaj opowieści o potworach morskich znajdujemy w dziełach Homera i innych legendach wczesno-greckich, gdzie spotykamy dość szczegółowe opisy kobiety-ryby zwanej syreną. Była to oczywiście jedna z całkowicie zmyślonych postaci mitycznych, podobnie jak centaury, będące wytworem fantazji rozkochanych w legendach Greków. W miarę jednak jak rozwinęła się żegluga i statki zaczęły wypływać poza „Słupy Herkulesa", poczęły się też pojawiać na wpół prawdziwe wiadomości o potworach morskich. Dlatego na wpół, że niemal zawsze ulegly zniekształceniu i wyolbrzymieniu. Prawdopodobnie ówcześni żeglarze napotykali olbrzymie wieloryby, a może i inne okazy fauny morskiej, które później wyginęły. Jasnym jest, że widok wieloryba, większego niejednokrotnie od ówczesnych statków, wyrzucającego fontanny wody przyprawiał marynarzy o zawroty głowy, tym bardziej, że byli to przeważnie ludzie ciemni, a ponadto fantastyczni łgarze. W ten sposób rodziły się też niesamowite historie marynarskie, które stawały się bodźcem dla uczonych do zgłębienia tajemnic obszarów podmorskich. Dopóki jednak nie wynaleziono odpowiedniego aparatu, który by pozwolił na zanurzenie się do większych głębokości, nie pozostawało nic innego, jak wysuwać hipotezy i opisywać potwory morskie na podstawie legend i opowieści. Opisy takie niejednokrotnie były nawet zaopatrzone w fantastyczne rysunki.

Już w 1555 r. uczony d'Oleus Magnus w dziele „Historia de Gentibus Septentrionalibus" opisywał olbrzymie węże morskie. Jeden ze sławnych wydawców paryskich Nikolas de Mathonière opublikował w r. 1610 sensacyjne historyjki o schwytaniu strasznej ryby z ruchomymi ramionami, na wybrzeżach duńskich. W tym czasie też pojawiają się opisy „Biskupa Morskiego" — potwora o postaci ludzkiej, oraz „Amphibii", która miała być podobna do latającego smoka. „Journal de Paris" donosił też swego czasu o pojawieniu się u wybrzeży Chile potworów zwanych „Harpie", które posiadały już nie tylko rogi ale i skrzydła. Najbardziej interesującym jednak wydawnictwem była

„COSMOGRAPHIA UNIVERSALIS"

dzieło Sebastiana Munstera, które stanowiło jedną z największych rewelacji XVI wieku. Do swych fantastycznych i kapitalnych często opisów i legend załączył on bogate i niemniej fantastyczne ilustracje potwornych wielorybów z brodą i kłami, krów, koni, psów, nosorożców, raków, gęsi, a nawet stonóg morskich. Jedna z ilustracji tego fabularnego dzieła, zdobi po czterech wiekach zapomnienia okładkę naszego pisma.

Poniżej podajemy objaśnienia poszczególnych rysunków z „Cosmographii Universalis" według tekstu z 1550 r.

1 — Odmiana wieloryba zwana Orca
2 — Wąż morski
3 — Wieloryb wyrzucający wodę
4 — Rak chwytający płynącego człowieka
5 — Potwór morski połykający fokę
6 — Stonoga „morska"
7 — Potwór morski „widziany" w r. 1537
8 — Nosorożec morski
9 — Syrena
10 — Pies morski
11 — Ryba raja broni człowieka przed atakiem innych ryb
12 — Potwór morski zwany „krową morską".

Jak widać z tych objaśnień, Munsterowi nie brakło wyobraźni i w rezultacie dzieło jego stało się sensacją XVI wieku. Co prawda cała jego fantazja ograniczyła się do powiązania pewnych elementów ryb i ssaków, ale tym niemniej jeszcze dziś z zainteresowaniem oglądamy te oryginalne wytwory bogatej wyobraźni francuskiego „uczonego".

ALPEJSKI KLUB PODMORSKI

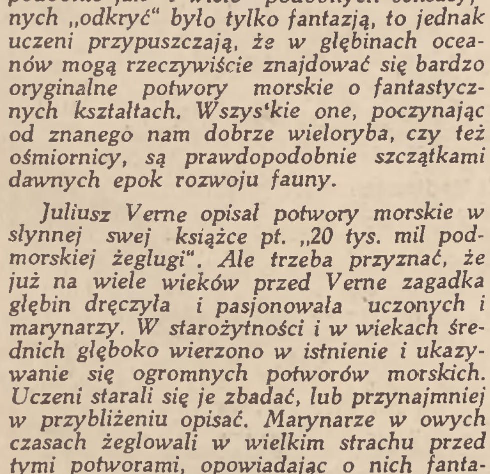
Fantazje Munstera pobudziły wielu ludzi, a przede wszystkim Francuzów, do prób zgłębienia tajemnic podmorskich. Z chwilą wynalezienia skafandra, umożliwiającego zanurzanie się na poważniejszą głębokość, powstały warunki dla wstępnych badań. Początkowo, ze względu na nowość tego aparatu i niebezpieczeństwa, tylko odważni sportowcy opuszczali się pod powierzchnię morza. Powstał nawet w Cannes Alpejski Klub Podmorski, członkowie którego, wytrawni alpiniści, nie zawahali się zorganizować wyprawy w głębiny. Oni też ustanowili rekord, opuszczając się w skafandrze na głębokość 62 m.

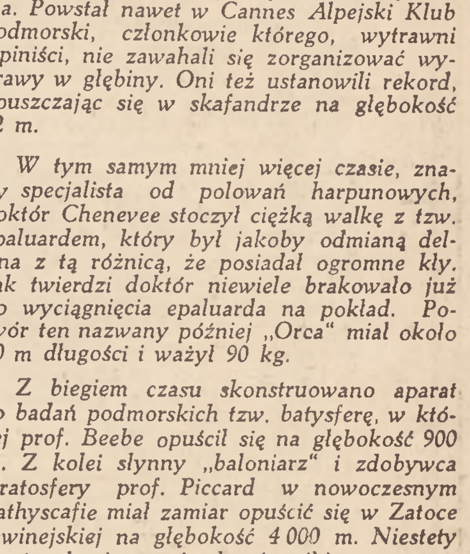
W tym samym mniej więcej czasie, znany specjalista od polowań harpunowych, doktór Chenevee stoczył ciężką walkę z tzw. epaluardem, który był jakoby odmianą delfina z tą różnicą, że posiadał ogromne kły. Jak twierdzi doktór niewiele brakowało już do wyciągnięcia epaluarda na pokład. Potwór ten nazwany później „Orca" miał około 10 m długości i ważył 90 kg.

Z biegiem czasu skonstruowano aparat do badań podmorskich tzw. batysferę, w której prof. Beebe opuścił się na głębokość 900 m. Z kolei słynny „baloniarz" i zdobywca stratosfery prof. Piccard w nowoczesnym bathyscafie miał zamiar opuścić się w Zatoce Gwinejskiej na głębokość 4 000 m. Niestety skończyło się na nieudanej próbie.

Tak więc do chwili obecnej o głębiach oceanicznych i ich mieszkańcach wiemy niewiele więcej, niż Sebastian Munster, którego potwory morskie wypłynęły dziś na naszą okładkę.

JERZY WIRSKI





Z lewej: „Wieloryb-ludojad", z prawej: „Stonoga morska" i „licho" walczące z rakiem.

PODSTAWOWE ZADANIA L. M. NA ROK 1949

W poprzednim numerze podaliśmy ramowe wytyczne planu pracy na rok bieżący. Z kolei przechodzimy do wyszczególnienia podstawowych zadań tego planu, składającego się z 14 zasadniczych punktów.

*

ZADANIA PODSTAWOWE

1. Przystosowanie wszystkich nadających się przystani wodnych i lokali biurowych do pracy świetlicowej w okresie całego roku. Współudział w organizowaniu domów kultury.

Zorganizowanie na terenie każdej świetlicy, własnej lub innej organizacji co najmniej 20 wieczorów świetlicowych (tzn. 1 wieczór na 2 tygodnie). Wieczory świetlicowe winny być wypełnione pracą samokształceniową, czytelnictwem, imprezami oświatowymi i artystycznymi.

W każdej świetlicy zorganizować przede wszystkim siłami terenowymi bibliotekę z co najmniej 50 pozycji, dążąc do przekształcenia jej na stałą czytelnię marynistyczną.

2. Przeprowadzenie cyklu publicznych odczytów w ilości 5 — 7 na szczeblu wszystkich obwodów. Odczyty obejmą podstawowe wiadomości o morzu i gospodarce morskiej. Materiały będą opracowane centralnie i rozesłane w teren. Cyklem w/w akcji odczytowej winno być objęte ok. 25 000 osób (250 Obwodów po ok. 100 osób na każdym odczycie).

Uzupełnieniem akcji odczytowej będzie zorganizowanie po każdym odczycie seminarium dla aktywistów (250 Obwodów po co najmniej 10 aktywistów).

3. Objęcie przez ogniwa terenowe (Okręgi i Obwody) patronatu nad świetlicami, ważnymi zakładami pracy na Wybrzeżu i jednostkami morskimi wojennymi i handlowymi w ten sposób, ażeby w zasadzie każdy Obwód miał określony obiekt (każdy z 3 Okręgów nadmorskich współpracując z 3 — 5 określonymi Okręgami z głębi kraju podejmie i będzie prowadził tę akcję pod kierownictwem Zarządu Głównego).

W ramach tej akcji Okręgi nadmorskie zorganizują wyjazdy robotników i marynarzy do Okręgów w głębi kraju, tak aby do każdego Obwodu patronującego przyjechały 2 delegacje w ciągu roku.

Analogicznie przedstawiciele Obwodów patronujących wyjadą przynajmniej dwukrotnie w ciągu roku do obiektu, nad którym sprawują patronat.

Akcja winna być tak kierowana aby przyczyniła się do rozwoju współzawodnictwa pracy i ruchu nowatorsko - racjonalizatorskiego oraz dała pełen wyraz uznania społeczeństwa dla przodowników pracy.

4. Objęcie akcją społeczną i kulturalną osiedli rybackich przez wszystkie ogniwa organizacyjne Okręgów: szczecińskiego, gdańskiego i olsztyńskiego (każdy Oddział czy Obwód obejmie stałą opieką osiedle rybackie wskazane przez Okręg).

Zorganizowanie w osiedlach rybackich ok. 300 dwutygodniowych pobytów ligowców z pozostałych Okręgów dla uintensywnienia życia społecznego i kulturalnego w ośrodkach rybackich.

Okazanie pomocy i spopularyzowanie spółdzielczej gospodarki wśród rybaków.

5. Zmontowanie przenośnej wystawy (w trzech kopiach) obrazującej podstawowe osiągnięcia trzyletniego planu morskiego i zarys planu sześcioletniego oraz zorganizowanie ich w 30 miastach na przeciąg od 3 — 7 dni. Okres trwania wystaw wykorzystany będzie dla szerokiej akcji propagandowej.

6. W celu spopularyzowania osiągnięć planu trzyletniego i mobilizacji do dalszych wysiłków — zorganizowanie 5 imprez związanych z otwarciem nowych obiektów na Wybrzeżu, spuszczaniem nowych jednostek na wodę itp.

W ramach każdej akcji zorganizowanie przyjazdu na uroczystość około 20 osób z całego kraju. Po powrocie zorganizowanie w terenie akcji sprawozdawczej.

7. Teoretyczne i praktyczne szkolenie sportowo-żeglarskie, wioślarskie i pływackie w/g wytycznych fachowych GUKF z uwzględnieniem spraw polityczno-społecznych (19 ośrodków po 2 kursy dla 2 000 młodzieży).

8. Organizacja turystyki wodnej i do nadwodnych obiektów zainteresowania centralnie i przez sieć organizacyjną poprzez:

przeprowadzenie wstępnych prac dla organizowania szlaków wodnych i wędrownych w roku 1950, uruchomienie 30 punktów obsługi turystycznej dla turystyki i wczasów wędrownych (domy, schroniska, przystanie, stanice itp.) wzdłuż szlaków wodnych i na jeziorach,
spływy (dwa: Odra i Wisła),
objęcie około 20 000 ludzi wycieczkami do portów morskich (10 wycieczek) i do obiektów rzecznych i nad jeziora (50 wycieczek), zorganizowanie tej akcji dla wczasowiczów jak i dla zaplecza zorganizowanie 10 pociągów popularnych dla 15 000 ludzi w ramach „Dni Morza".

9. Zorganizowanie we wszystkich Okręgach wzorcowych modelarni.

10. Zorganizowanie 1 centralnej lub 3 przenośnych terenowych wystaw obrazujących kolonialną politykę imperialistyczną.

11. Dla szerszego zainteresowania literatów, artystów plastyków i muzyków — Zarząd Główny wspólnie z Okręgami zorganizuje miesięczne pobyty w ośrodkach nadmorskich LM dla 50 osób oraz udział literatów, plastyków i muzyków w wycieczkach turystycznych.

Zorganizowanie w Okręgach, które przyczyniły się do realizowania w/w zadania wystawy plastycznej. Dorobek literatów spopularyzować. Rozpisać konkurs literacki i muzyczny. Ustanowić nagrodę LM w dziedzinie literackiej i plastycznej.

12. Poczynienie w ciągu roku wszystkich niezbędnych przygotowań dla otwarcia w roku 1950 morskiego korespondencyjnego uniwersytetu powszechnego.

13. W zakresie spraw wydawniczych:

a) wydanie periodyków: 12 numerów „Morze i Marynarz Polski", 10 numerów „Gazetki Ściennej", 10 numerów „Młodego Żeglarza", wydanie wspólnie z Ministerstwem Żeglugi 100 numerów biuletynu żeglugowo - morskiego.

b) wydanie wydawnictw nieperiodycznych: 10 pogadanek (materiały), 1 broszury przewodnika „po 500 km. Wybrzeżu", 2 broszur z dziedziny zagadnień gospodarczo - morskich w tym 1 ilustrowana, 1 broszury tekstowej i 1 fotomontażowej z dziedziny zagadnień międzynarodowych, 2 broszur ideowo - politycznych, 3 broszur modelarskich, 1 turystyczno - wodnej, 1 zbioru wierszy i pieśni morskich, 1 plakatu na Dni Morza, 10 książek beletrystycznych i naukowo - popularnych wspólnie z Prasą Wojskową.

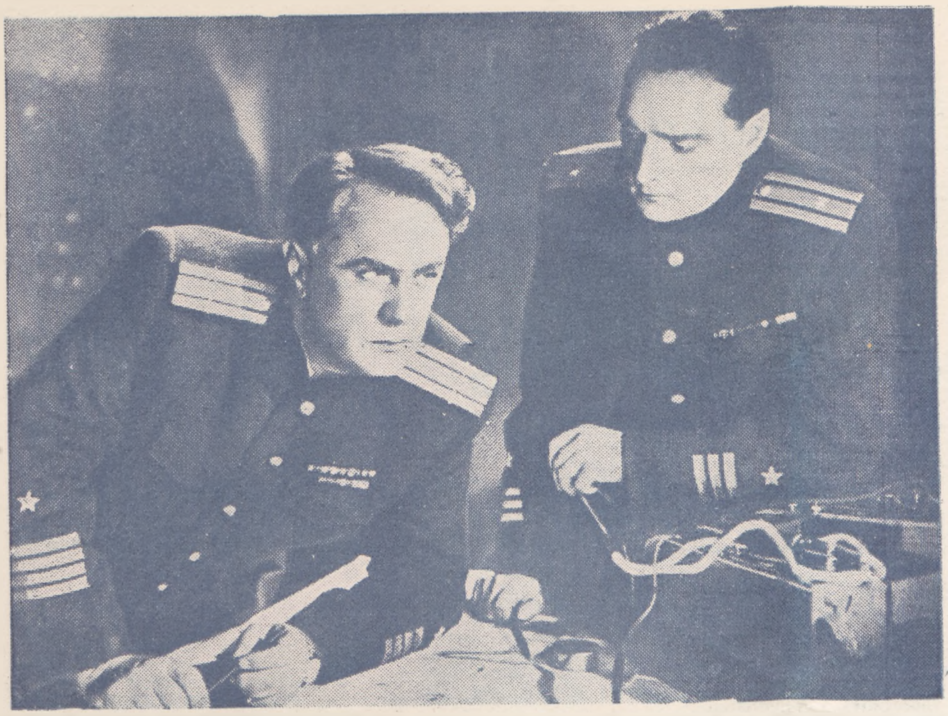
c) inspirowanie i koordynowanie planów wydawniczych w zakresie zagadnień morskich.

d) Radio: raz na 2 tygodnie nadawanie 10-minutowej audycji „Na morskiej fali" — centralnie.

14. Zmobilizowanie organizacji do przeprowadzenia 10 akcji a mianowicie: 1) marzec — rocznica zdobycia Kołobrzegu, 2) kwiecień — akcja wyborcza w Okręgach LM, 3) maj — „Święto Pracy", Walny Zjazd Delegatów, 4) czerwiec — „Dni Morza", 5) lipiec — „Święto Odrodzenia", 6) lipiec—sierpień — akcja letnia, 7) wrzesień — urządzenie regat i zawodów wodnych, 8) październik — pogłębienie przyjaźni polsko-radzieckiej na odcinku morskim, 9) listopad — akcja antykolonialna, 10) grudzień — akcja noworoczna dla marynarzy i rybaków.

Przypominamy...

W związku z apelem Oddziału LM przy Okręgu Warszawskim, zamieszczonym na łamach naszego lutowego numeru, w sprawie prenumeraty miesięcznika „Morze i Marynarz Polski", prosimy wszystkie ogniwa LM na terenie kraju o przesłanie pod adresem Zarządu Głównego LM danych, dotyczących wyników przeprowadzonej akcji.



„NA MORSKIM SZLAKU"

FILM PRODUKCJI RADZIECKIEJ.

Silnie, miarowo uderzają spienione fale o skaliste wybrzeże dalekiej północy. Trwa druga wojna światowa. W skutych lodami, okolicach podbiegunowych, grupa radzieckich marynarzy strzeże morskich transportów. Do zadań tej grupy należy również atakowanie dobrze ukrytej w norweskich fiordach, floty niemieckiej.

Pełni entuzjazmu marynarze radzieccy nie czują się osamotnieni w tej krainie wiecznych lodów. Pochłonięci myślą o obronie Ojczyzny bacznie czuwają w dzień i w nocy. Jedynie kpt. Borowski, dręczony własnymi przeżyciami, żyje jak gdyby na marginesie tej silnej, pełnej wiary w ostateczne zwycięstwo, grupy ludzi.

Konflikt jaki wywiązał się między nim i jego otoczeniem stanowi kanwę, na której rozgrywa się akcja tego wojenno-psychologicznego filmu morskiego.

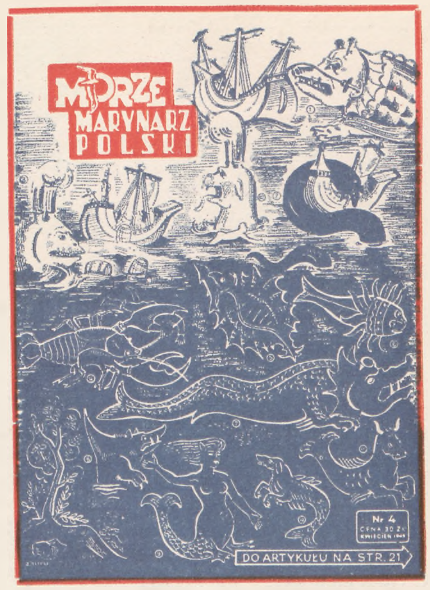
Do bazy morskiej na dalekiej północy przybyła na gościnne występy słynna artystka stolicy, Gorielowa. Młodzi oficerowie zapoznają się z nią na przyjęciu u dowódcy dywizjonu ścigaczy. Swoim wdziękiem i urodą, młoda artystka zdobywa sobie serca dwóch kapitanów Borowskiego i Maksymowa.

Ambitny i niepohamowany, zrażony obojętnością Gorielowej, Borowski, pragnie jej zaimponować osobistą sławą. Borowski nie ukrywa swoich marzeń, dzieli się nimi z kolegami. Rozbawieni koledzy nie reagują na jego wynurzenia i jedynie Maksymow potępia egoizm Borowskiego.

Między oficerami na skutek niezwykle ożywionej dyskusji dochodzi do sporu. W tym czasie dano znać o zbliżeniu się okrętów nieprzyjaciela. Obaj kapitanowie otrzymują rozkaz wyruszenia w morze. Borowski żądny sławy postanawia wykorzystać moment, dla samodzielnego dokonania bohaterskiego czynu. W rezultacie jego postępowania operacja nie udaje się. Dręczony własnym sumieniem, oraz potępieniem kolegów, ambitny kapitan załamuje się. Otrzymuje jednak możność zrehabilitowania się. W Borowskim zwycięża w końcu poczucie obowiązkowości i koleżeństwa. Uznaje, że zbiorowy wysiłek dokonany pod jednolitym kierownictwem, więcej znaczy niż najbardziej ambitne plany jednostki. Potwierdzeniem tego jest udana operacja, wykonana zgodnie z decyzją dowódcy i na podstawie dokładnych obliczeń. Silny akcent stanowi końcowa scena filmu. Jest to atak na częściowo spowity mgłą fiord.

Ten interesujący i wysokiej klasy film wzbogaca ciekawe i bogate osiągnięcia kinematografii radzieckiej. Żywa akcja, dobra i bezpośrednia gra uzdolnionych aktorów, oraz piękne zdjęcia — oto źródło ogromnego sukcesu tego filmu na naszych ekranach.

ROMAN GLAUBERMAN



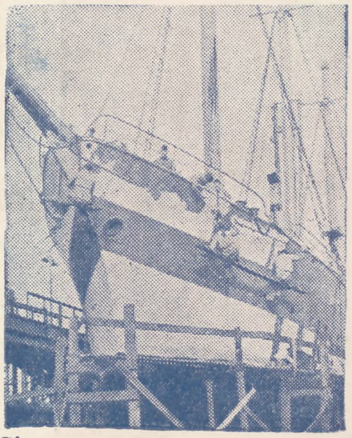
Rys. Czesław Zborowski

TREŚĆ

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 88 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

Z Bocianiego Gniazda

„Wiosenne porządki"



Pierwsze promienie wiosennego słońca przypominają, że zbliża się czas wiosennej kampanii na morzu. Trzeba więc przygotować się i wszystko „zapiąć na ostatni guzik". Wprawdzie O.R.P. „Iskra" nie ma guzików, ale powyższe zdjęcie wskazuje na to, że okręt z początkiem nowego sezonu będzie wyglądał jak... malowany.

LECH – CZECH – RUS

Zapewne myślicie, że chodzi tu o jakąś legendę. Bynajmniej, fakt ten, o którym mowa, nie pochodzi z okresu legend i baśni, a dotyczy raczej... rozbudowy naszej floty handlowej. W ramach tej rozbudowy uzyskamy wkrótce nową serię pięknych statków, które nosić będą nazwy: „Lech", „Czech" i „Ruś". Właśnie w okresie trwania tygodnia przyjaźni polsko-czechosłowackiej z kraju wyjechała załoga, celem objęcia nowej jednostki naszej floty handlowej, która nosić będzie nazwę, m/s „Czech". W dzień wyjazdu załoga wystosowała do Prezydium Akademii Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej pismo następującej treści:

„Wyjeżdżamy w dniu dzisiejszym, aby podnieść polską banderę na nowym statku z serii „Lech", „Czech" i „Rus".

Wyrażamy naszą radość, że służyć będziemy na statku „Czech", którego nazwa, nadana w dniach przyjaźni polsko-czechosłowackiej, przypominać będzie narodom obu państw demokracji ludowej ich solidarność i przyjaźń na wspólnej drodze postępu, sprawiedliwości społecznej i socjalizmu.

Chcemy, żeby nasze morze było Waszym morzem. Chcemy, żeby wszystkie morza służyły pokojowi, postępowi i sprawiedliwości dla wszystkich narodów świata".

Załoga m/s „Czech".

Wieloryb w roli... odbijacza

Statek radzieckiej flotylli wielorybniczej „Sława", przebywający na wodach Antarktyki, pomyślnie kontynuuje polowanie na wieloryby.

Statek spotkał się niedawno na szerokościach południowych ze statkiem - cysterną „Kreml", który dostarczył z portów Morza Czarnego paliwo, materiały techniczne, gazety, nowości literackie, listy itd. Przeładunek odbywał się bezpośrednio w rejonie łowów, odległym o setki mil od lądu. Dla lepszego zabezpieczenia statku użyto w charakterze swego rodzaju odbijaczy pięć olbrzymich wielorybów, przymocowanych do burty „Sławy".

„Kreml" zakończył przyjmowanie tranu ze statku „Sława". Wkrótce przywiezie on do swej ojczyzny kilka tysięcy ton tranu i setki ton mączki mięsnej.

WĘGIEL CZY BUTLA?

W jednej z notatek zamieszczonych w numerze poprzednim naszego miesięcznika, postawiliśmy Czytelnikom pytanie: „czy nie dałoby się zbudować statku napędzanego przez energię cieplną pobieraną z morza?".

Zdajemy sobie sprawę, że pytanie to mogło wprowadzić w zakłopotanie niejednego z Czytelników. Aby znaleźć właściwą odpowiedź, przypomnijmy sobie coś niecoś z fizyki.

Drugie prawo termodynamiczne mówi: „Każdy motor, który może wykonywać pracę mechaniczną kosztem energii cieplnej, musi posiadać źródło ciepła o temperaturze wyższej i chłodnicę o temperaturze niższej, to znaczy że musi w nim zachodzić spadek temperatury".

W naszym wypadku źródła ciepła istnieją — są to morza i oceany, zwłaszcza te południowe. Pozostawałoby więc „tylko" zbudować statek-chłodnię o temperaturze niższej od zera i temperaturę tę na nim stale utrzymywać. W praktyce jest to jak dotąd niewykonalne, aczkolwiek teoretycznie możliwe. Kto wie, może za dziesięć, lub sto lat, na pokład statku zamiast setek ton ropy naftowej, czy też węgla, załaduje się np.... kilkadziesiąt butli jakiegoś środka chłodzącego.

Z listów do Redakcji



POST CARD

Calcutta, 3.3.49

Najserdeczniejsze pozdrowienia z pierwszego powojennego rejsu pod polską banderą do Indii oraz życzenia dalszej owocnej pracy nad rozwojem miesięcznika przesyła

Redakcja mies.
Morze i Marynarz Polski
GDYNIA
ul.Sw.Piotra I2
POLAND
EUROPE

Alfred Burdecki
III-ci mech.
m/s „Gen. Walter" G.A.L.

Redakcja nasza otrzymała list, który został nadany z Kalkuty podczas pierwszego powojennego rejsu m/s „Gen. Walter" do Indii. Dziękując za pamięć, przesyłamy załodze serdeczne pozdrowienia.

⚓

W numerze 2 „Morza, Marynarza Polskiego" przeczytałem z zainteresowaniem w dziale „Z bocianiego gniazda" ustęp pt. „Kontrola", mówiący o mapie hydrograficznej, wydanej przez „Deutsches Hydrographisches Institut" w Hamburgu w 1948 r. podającej wszystkie nazwy miejscowości na naszym wybrzeżu w brzmieniu niemieckim. Ustęp ten kończy się trafnymi uwagami pod adresem władz kontrolnych w Niemczech.

Jakże jednak można się dziwić Niemcom, że wydają tego rodzaju mapy, skoro w kraju, który ma sprawować nad nimi kontrolę, tzn. w Anglii, stale są wydawane mapy, przedstawiające terytorium Polski w sposób jeszcze bardziej skandaliczny, gdzie nasze Ziemie Odzyskane są przedstawione jako pozostające: „Under Polish Occupation", a nazw polskich miejscowości daremnie by szukać, choćby tylko w nawiasach.

Mało tego, niedawno miałem w rękach „Philips Record Atlas", wydany przez firmę George Philip and Son Ltd., London: „The London Geographical Institute", która to firma jest obok „John Bartholomew & Son" w Edynburgu największą prywatną firmą kartograficzną angielską. Atlas został wydany w r. 1947.

Nasze Ziemie Odzyskane są tam przedstawione oczywiście tym samym kolorem co Niemcy, podział administracyjny zachowany niemiecki, wszystkie nazwy tylko niemieckie, a na terytorium Ziem Odzyskanych nadrukowany czerwony napis: „Under Polish Occupation". — Lecz wszystko to prześciga fakt, że na karcie atlasu zatytułowanej: „Flags of Foreign Countries" flaga niemiecka jest przedstawiona tak, jakby w Niemczech od czasów objęcia władzy przez Hitlera zupełnie nic się nie zmieniło, a klika nazistowska spokojnie nadal władała tym krajem. — Nie chce się po prostu oczom wierzyć, a jednak to prawda: na karcie tej przedstawiona jest hitlerowska „Reichskriegsflagge" ze swastyką, czarnym krzyżem i żelaznym krzyżem w rogu, nazwana zresztą „National".

Jeżeli takie rzeczy pojawiają się w Anglii w 1947 r., w trzy lata po kapitulacji Niemiec, to już chyba nie należy się niczemu dziwić, a zwłaszcza sposobom „kontroli" publikacji ukazujących się w strefie brytyjskiej Niemiec.

Łączę wyrazy poważania
inż. Tadeusz Pisz, Kraków.

50 LAT

NA MORZU

Blisko pół wieku liczy sobie parowiec radziecki „Karol Marks" — zwany przez marynarzy floty czarnomorskiej „morskim robociarzem". Stary ten statek przebył setki tysięcy mil, a jeszcze dziś „czuje się w pełni sił". Jego dziennik okrętowy czyta się niczym frapującą powieść. Przez pięćdziesiąt lat bowiem statek przechodził różne koleje losu, biorąc udział w wielu wojnach. Wystarczy wspomnieć, że jednym z jego dowódców był sławny porucznik Szmidt, wódz powstania marynarskiego w 1905 r. W tym czasie obecny parowiec „Karol Marks" nosił nazwę „Diana"; pod tą nazwą brał udział w wojnie japońskiej. Obecnie parowiec ten stał się jednym z najwydajniejszych statków radzieckiej floty.

TEGO JESZCZE NIE BYŁO

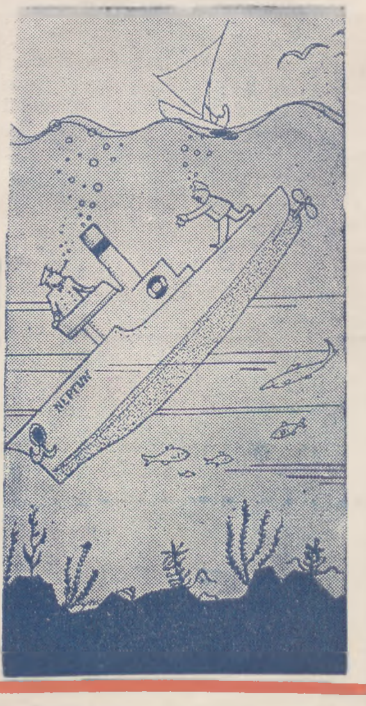
Nowość! *Nowość!*

Redakcja miesięcznika „Z Bocianiego Gniazda" otrzymała od jednego ze swych Czytelników rysunek, który obok reprodukujemy. Podpis do tego rysunku okazał się jednak nieczytelny, wobec czego zmuszeni jesteśmy zaprosić wszystkich naszych Czytelników do wzięcia udziału w naszym

który polegać będzie na dobraniu odpowiedniego podpisu. Za najlepszy podpis redaktor miesięcznika „Z. B. G." z własnych, zaoszczędzonych funduszów przeznacza nagrodę w wysokości

które laureat będzie miał prawo rozchodować według własnego osobistego uznania. Termin nadsyłania odpowiedzi — 30 kwietnia 1949 r. Decyduje data stempla pocztowego.

Uwaga! Wszystkich, którzy pragną zawczasu zaopatrzyć się na nadchodzący okres letni w pierwszorzędne kajaki, powiadamiamy, że najłatwiej je otrzymać, biorąc udział w konkursie, którego III część zamieszczamy w bieżącym numerze na stronie [illegible]



Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO-Warszawa I-8000. — Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Druk. w Z. G. „P.W." Nr 4 w Gdyni Nr 317. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca W-13581